Anuario & Video ´96

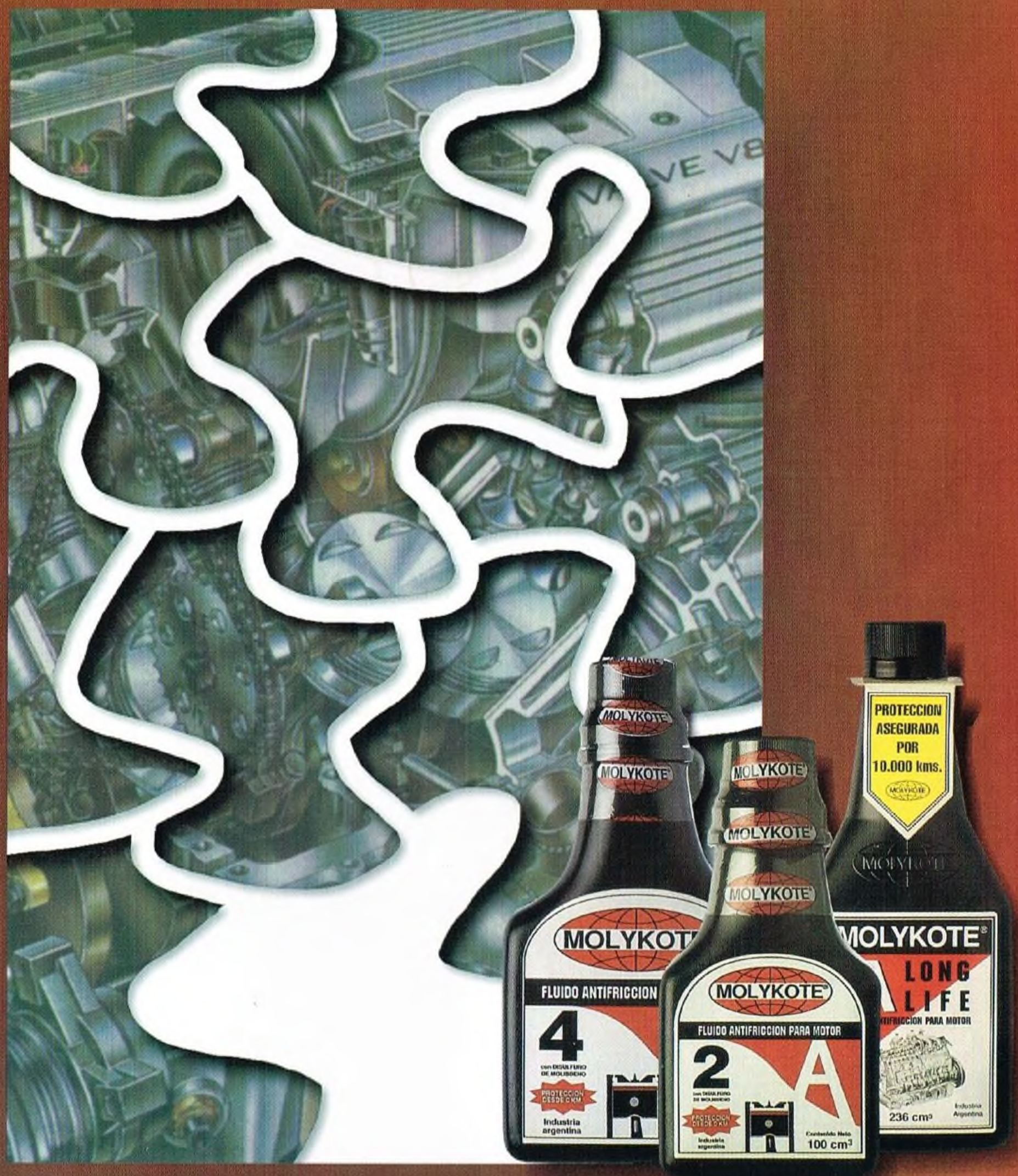
El espectacular mundo del TC

carburando

TRAVERSO CAMPEON

$14

En su motor, todas las piezas cuentan



no deje caer ninguna

MOLYKOTE®

PRAGMA/FCB

LO QUE MATA ES LA HUMEDAD.

CUIDESE. NUEVA FIRESTONE F-570.

Menor espacio de frenado. Por eso es más segura, aun en pisos con agua. Esto se debe al novedoso diseño con "efecto hélice" en la banda de rodamiento. La nueva cubierta F-570 brinda un confortable andar y mayor vida útil. Adquiérala con 5 años de garantía Firestone.

http://www.firestone.com.ar

BRIDGESTONE
Firestone

NO te vayas quiero verte o

campeón, ra vez...

Un Título para

Así se vió la buena nueva después de la decimoquinta carrera, en los medios gráficos nacionales, el campeón de ninguna manera pasó desapercibido

"Todos los campeonatos se ganan de la misma forma, trabajando, haciendo las cosas bien, pero éste tenía el ingrediente del lastre del auto, que lo hacía menos confiable en un 50 por ciento con una carga de 120 kilos. Entonces ocurre que se llega a límites peligrosos, sobre todo a fin de año, cuando ya estás con todos los fierros del auto cansados...".

Juan María Traverso, cuatro veces campeón argentino de Turismo Carretera - '77 y '78 con Ford y otras '95 y '96 con Chevrolet-, analizaba la temporada aquel domingo 1 de diciembre bajo el techo de su espectacular casa rodante, luego de la carrera de Nueve de Julio.

La cámara de Carburando colocada dentro del habitáculo lo sorprendió cuando se persignaba al entrar en la última vuelta.

"En los dos o tres giros finales me lo pasé pensando que podría pinchar una goma o algo parecido. Y me cansé más en ese corto lapso que durante todo el fin de semana", agregó tiempo después, algo más distendido.

Uno puede quererlo u odiarlo. Pero la multitud no permanecerá indiferente ante el paso de Traverso por cualquier escenario del país. Nadie se hará el sordo ante sus dichos, nadie evitará mirarlo en sus maniobras. No habrá indiferentes. Eso también es lo que marca la patente de ídolo...

Traverso, once veces campeón argentino, siete en el Turismo Competición 2000 y cuatro en el TC (sólo Oscar Castellano había ganado con ambas marcas) es la figura más representativa del automovilismo argentino.

Personalidad muy fuerte. Indócil y nervioso cuando la realidad lo aprieta. También tranquilo y cordial, quizás como una paradoja ante una imagen de duro, impenetrable y de pocas palabras. Traverso es Traverso. Unico con su exquisita capacidad de manejo y privilegiado en el momento de resolver con maestría y sencillez lo que para otros es imposible.

Y demuestra que es humano. "Yo me arrepiento de cosas que digo, reconozco cuando me equivoco y soy duro con la gente que trabaja conmigo....Pero bueno, es uno de mis tantos defectos".

"Soy muy exigente conmigo mismo, igual que con los demás. No me perdono los errores y soy inflexible con la gente que está conmigo. Es de imaginar que cuando las cosas empiezan a salir mal se complica todo", ironiza acaso recordando sus dardos contra la cabeza del equipo promediando la temporada.

Su rostro y su mirada sirven para descubrírsele el estado de ánimo. Hacia dónde va. Parece un tipo difícil, pero conociéndolo más a fondo se puede decir que es un ser humano común.

"Después de los entrenamientos en la segunda carrera de La Plata pensé que se arruinaba el año. No contaba con un auto para pelear el campeonato. Satriano me apretaba y todo se complicaba. Por suerte cuando terminó esa carrera sentí que el panorama se aclaraba. Y eso que pasó lo del neumático en mi

la historia

Todas las manos, todas, quieren tocar al campeón. Traverso rumbo al podio, una especie de segundo hogar.

coche".

Jorge Pedersoli, Alberto Canapino, 'Caíto" Iglesias, 'Caro', 'Clavito', eventualmente 'Cachi' Scarazzini y Miguel Angel Guerra han acompañado al campeón junto con un un grupo de técnicos y mecánicos.

El 'Ruso' Valentini ocupa un lugar importante en el equipo. Además de ser su acompañante, es un especialista en relaciones públicas, aunque el 'Flaco' los saque de las casillas alguna vez.

"No fue gratuito que cuando terminó Nueve de Julio les dedicara el título a Pedersoli y a Canapino. Es de ellos, por todo el trabajo y su dedicación para sacar adelante este auto...", reconoció.

Los cimbronazos producidos →

Alberto Canapino recibe, emocionado, la felicitación por su tarea con el chasis del Chevy nº 1.

Ya terminó todo. El parque cerrado espera al Chevy número uno para un merecido descanso. Traverso dedicará el título a Pedersoli y Canapino. Final feliz para un año algo complicado.

→ por un par de malos resultados en el TC y en el TC 2000 parecieron agrietar una estructura que había producido excepcionales resultados en los últimos tiempos... Pero la tormenta pasó y luego de algunos amagues, el 'Flaco' confesó que haría "lo imposible" para quedarse en Chevrolet, como se lo pidió la hinchada con tanta efusividad.

Felicitó a Guillermo Ortelli por su triunfo el día de la obtención del título y por lo bajo dejó entrever lo que piensa: que el pibe de Salto podría ser su sucesor.

No se lo ve paseando por los boxes. Su recorrido habitual es desde su casa rodante a su box y regreso. Cuando la actividad termina, en su camioneta 4 por 4 viaja del circuito hasta la ciudad y más de una vez pasa el fin de semana en su confortable casa rodante.

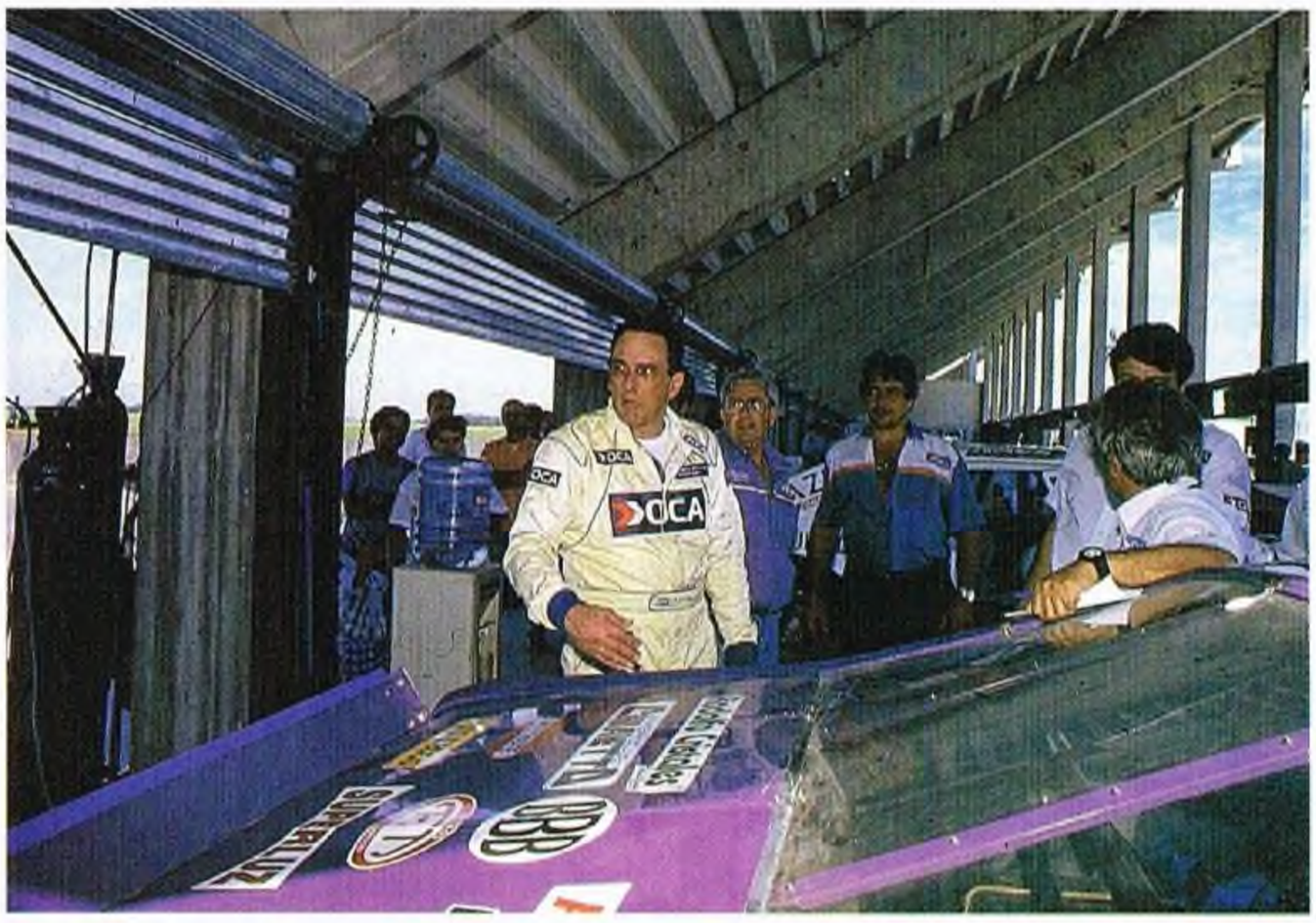
"Acá lo he pasado bárbaro tantas veces... Es mi hogar en una carrera. Me duermo una siestita entre tanda y tanda y el domingo, si puedo, entre serie y serie. En el TC hay que levantarse muy temprano, demasiado para mi gusto. Lo que me molesta es cuando por las noches alguno pone en marcha un auto, cuando hay ruido. Después no me puedo dormir".

Suele ser acompañado por su familia. Su hija mayor, Paula, estuvo en los boxes el viernes anterior a la segunda carrera de La Plata. También sabe acercarse la menor, Manuela, lo mismo que su esposa o su hijo Juan.

Y sonríe: "Cada vez que se suspende una carrera y regreso anticipadamente a casa, en mi familia me dicen: "Y ahora qué hacemos con papá, no lo teníamos en los planes". Pero la realidad es así. Poco tiempo para la familia, salvo en los intervalos de verano, casi siempre en Pinamar o como en el invierno anterior en Estados Unidos.

Se lo puede querer u odiar, según el gusto de cada uno. Pero en algo habrá que estar de acuerdo: el 'Flaco' Juan María Traverso ya entró en la historia grande del automovilismo nacional.

Andrés Perco



El 'Flaco' en los boxes de La Plata, controlando todo. El 28 de diciembre del '96 habrá cumplido 46 años. Y aunque la fecha pueda decir lo contrario, en las pistas no tiene nada de inocente...

Traverso alcanzó a Emiliozzi y a Gradassi

Con su cuarto campeonato, Juan María Traverso superó a Oscar Castellano y a Roberto Mouras, se puso a la par de Dante Emiliozzi y Héctor Luis Gradassi, y seguramente ya tiene en la mira equiparar los cinco títulos del 'Aguilucho' Oscar Galvez en el TC. Aquí está la lista de todos los que obtuvieron al menos un campeonato.

Juan Galvez	9 (49 a 52, 55 a 58, 60)	Ford
Oscar Galvez	5 (47, 48, 53, 54, 61)	Ford
Dante Emiliozzi	4 (62 a 65)	Ford
Héctor Gradassi	4 (72 a 76)	Ford
Juan M. Traverso	**4 (77, 78, 95, 96)**	**Ford/Chev.**
Roberto Mouras	3 (83 a 85)	Dodge
Oscar Castellano	3 (87, 88, 89)	Dodge/Ford
Juan M. Fangio	2 (40, 41)	Chevrolet
R. L. Di Palma	2 (70, 71)	Torino
Oscar Aventín	2 (91, 92)	Ford
Eduardo Copello	2 (67, 70 -Fórmula B-)	Torino
Angel Lo Valvo	1 (39)	Ford
R. de Alzaga	1 (59)	Ford
Juan M. Bordeu	1 (66)	Chevrolet
Carlos Pairetti	1 (68)	Chevrolet
Gastón Perkins	1 (69)	Torino
Nasif Estéfano	1 (73)	Ford
Fco. Espinosa	1 (79)	Chevrolet
A.ntonio Aventín	1 (80/81)	Dodge
J. Martinez Boero	1 (82)	Ford
Oscar Angeletti	1 (86)	Dodge
Emilio Satriano	1 (90)	Chevrolet
W. Hernandez	1 (93)	Ford
Eduardo Ramos	1 (94)	Ford

VIVA JUNTO A VISA TODA LA PASIÓN DEL TURISMO CARRETERA.

VISA

Nº 1 EN EL MUNDO

YOUNG & RUBICAM

96 STAFF

Consejo Editorial

Presidente
Eduardo Gonzalez Rouco

Titulares
José María Davín
Jorge Gentile
Juan Carlos Rudoni

Presidente Honorario
Isidro Gonzalez Longhi

Anuario
Director
Juan Carlos Rudoni

Director Periodistico y Redacción
Guillermo Blanco

Colaboración periodistica
Andrés Perco
Andrés Agulla
Hernán Viruleg

Arte y Diseño
Elena Rudoni

Ilustraciones
Augusto Denis
La mancha

Fotografía
Federico López
Diego Barral
Rogelio "Cholo" Cano

Pre-impresión
Mc Print s.a.

Impresión
Editorial Antártica
SACIFE. Pilar - Bs. As.

Video
Director
Eduardo Gonzalez Rouco

Realización
Luis Fassa
Daniel Gonzalez Rouco

Copiado
Alpha Video

El Espectacular Mundo del TC '96 Anuario & Video es una publicación de Carburando SAPICAFI.
Tte. Gral Perón 1515 8vo Piso.
Bs. As., Rep.Argentina
Telefax (01) 372-1042
E-mail: carbunet@teletel.com.ar.

Registro de la Propiedad Intelectual en trámite.

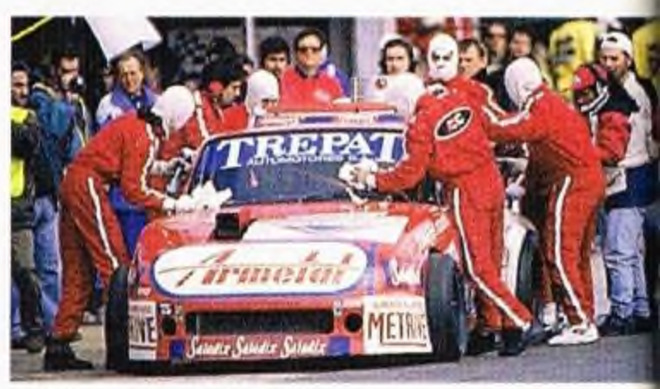
Anuario y video integran una única unidad. $14 (Socios del Carburando Club $9)

Buenos Aires, diciembre 1996

Se incendia el auto de Scenna en Nueve de Julio.

El espectacular mundo del TC

carburando



Guillermo Ortelli, el pibe que pisó más fuerte durante toda la temporada.

Sumario

Traverso, el hombre que habita detrás del campeón. Págs. 4 a 8

La Misión a Daytona '93. Pág. 11

Primera a novena de la temporada. Págs. 12 a 48

El corazón del TC..., por Eduardo Gonzalez Rouco. Págs. 50-51

Así comenzó la historia. Págs. 52-53

Los últimos momentos de Juan Gálvez, por Isidro Gonzalez Longhi. Pags. 54-55

Las Dos Horas. Págs. 56 a 60

La savia nueva del TC. Págs. 62-63

La undécima, en Trelew. Págs. 64 a 66

Carburando por dentro. Págs. 68-69

La Plata y la evocación de dos grandes: Mouras y Morresi. Págs. 70 a 75

De Buenos Aires III a Nueve de Julio III. Págs. 76 a 86

Marisa y un toque de intimidad. Pág. 79

Los protagonistas. Págs. 87 a 91

El final del año. Págs. 92-93

La opinión de la ACTC. Pág. 96

El fenómeno del Club. Pág. 97

El aporte de las mujeres en boxes. Pág. 98

Eduardo 'Lalo' Ramos fue ganador en Punta Indio.

Cuando los teceístas invadieron **Daytona**

Aquellas camperas azules y blancas se esparcieron por el histórico circuito de Daytona y se transformaron en banderas móviles del automovilismo nacional. Eran ocho pilotos titulares y un suplente, apuntalados por miembros de la organización de esa Misión Argentina comandada por la gente de Carburando, directivos de la ACTC .-que patrocinó la idea-, periodistas y más de 700 aficionados que apuntalaron la ilusión de participar en las 24 Horas.

Terminaba enero del '93, cuando dos autos Oldsmobile del equipo de Dale Kreider, con sendos cuartetos de pilotos argentinos se sacaron las ganas de estar allí y de algo más: llegar, algo que no fue poco. En la butaca del coche 23 se alternaron Oscar Aventín, Cocho López, Juan Manuel Landa y Osvaldo Morresi; en la del 25, también pintado de celeste y blanco, Jorge Oyhanart, Emilio Satriano, Eduardo Ramos y Fabián Acuña. También estuvo Hugo Mazzacane como integrante de la Misión. y hubo un gran ausente, Roberto Mouras, quien se había topado con la muerte en un talud de Lobos, un par de meses atrás.

No existía experiencia previa. Desde el miércoles anterior a la carrera se realizó un rápido curso de adaptación, y hasta hubo que entenderse en inglés con los mecánicos, aunque finalmente en el momento de la verdad, Oyhanart copó la parada, hizo un movimiento `revolucionario` y los demasiado serenos mecánicos locales fueron desbancados por la `jauría` sudamericana que copó las herramientas y le dio más dinámica a la tarea en boxes...

Otros dos argentinos también estuvieron en la pista. Con un equipo poderoso Juanmanuelito Fangio (que abandonó) y otro no tanto, Daniel Urrutia (quedó muy retrasado). El aporte de ambos en cuanto al conocimiento del ambiente fue positivo para la Misión, lo mismo que la inestimable presencia de José Froilán Gonzalez, a quien en el lugar todos lo recordaban como el primer piloto que llevó al triunfo a una Ferrari en la Fórmula Uno.

La consigna era llegar, repetida hasta el hartazgo. Y se logró el objetivo. El auto 23 arribó 35to. en la general y 11mo. en su clase, y el 25 quedó 25to. y 8vo., respectivamente. Aquel llegó a estar 19no. en la general y 7mo. en su grupo, cuando se llevaban corridas seis vueltas, y el otro pasó 23ro. y 8vo. por la vuelta 18.

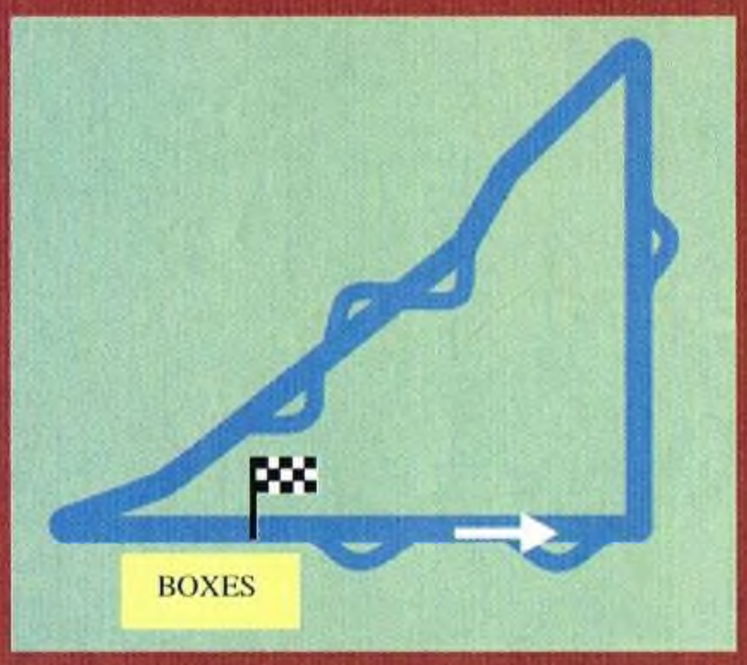
Terminaron la extenuante aventura tirando juntos, como un símbolo de lo que fue la inolvi-dable Misión Argentina a Daytona.

La Misión Argentina para la IMSA de Daytona '93. Oscar Aventín, Osvaldo Morresi, Juan Manuel Landa, Cocho López, José Froilán Gonzalez, Jorge Oyhanart, Fabián Acuña, Hugo Mazzacane, Emilio Satriano y Eduardo 'Lalo' Ramos.

En el auto 23 se repartieron el 'Puma' Aventín, Cocho Lopez, Landa y Morresi; y en el 25, Oyhanart, Satriano, Ramos y Acuña. Terminaron la carrera tirando juntos.

LA PRIMERA, 18 de febrero, Santa Teresita

Con la ca de Chaca



Como una especie de ensayo para la despedida del Turismo Carretera de las rutas, la primera fecha de la temporada '96 realizada en el trazado costero de Santa Teresita contó con una adhesión de público magnífica y finalizó con un unodos chacabuquense (Minervino-Urretavizcaya) que rememoró históricas batallas Chevrolet-Ford.

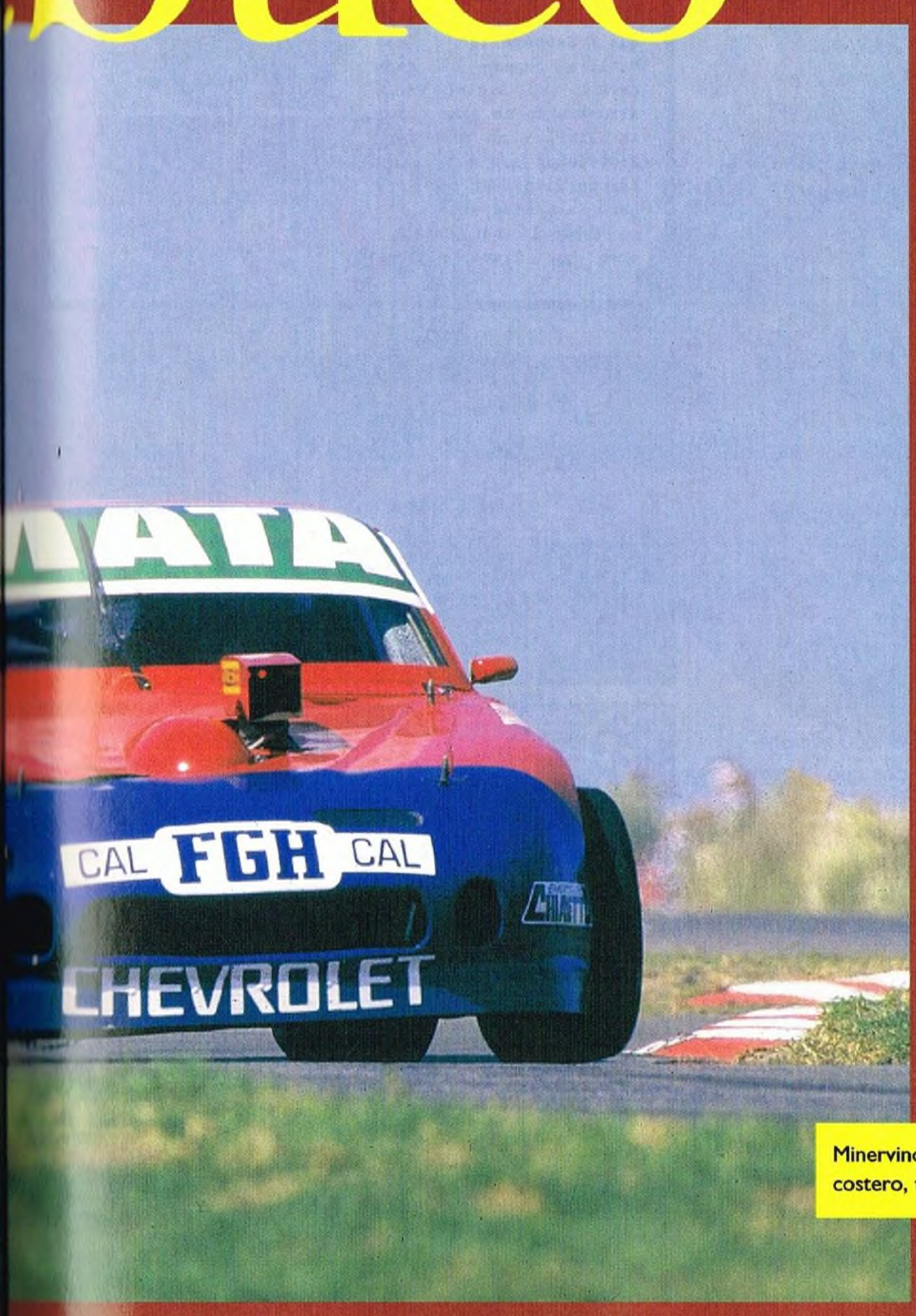
´Hacía cuatro años y dos días que aquella marca no vencía por estos lares, desde que el inolvidable Roberto Mouras obtuviera el 'Triángulo del Tuyú', nueve meses y cuatro días antes de que la muerte lo aguardara camouflada tras un montículo de tierra del circuito de Lobos.

Neumáticos nuevos para la categoria (adiós Michelin, hola NA), restricción de compresión para los Chevrolet previendo una supuesta primacía, y la realidad del lastre como castigo al ganador, →

misetaloucO

GRILLA DE LARGADA

1º	Traverso	2º	Minervino
3º	Ramos	4º	Satriano
5º	Romero	6º	Iglesias
7º	Ciantini	8º	Urretavizcaya
9º	del Barrio	10º	Fineschi
11º	Pernia	12º	Zanatta
13º	Doumic	14º	Aventin,O.
15º	Alifraco	16º	Hernández,L.
17º	Martínez,O.	18º	Montaner
19º	Cutini	20º	Garrido
21º	Dopico	22º	Saiz
23º	Hermoso	24º	Muñiz,R.P.
25º	Ortelli	26º	Beraldi
27º	Rodriguez, O	28º	Salerno
29º	Fernández, J.L.	30º	Acuña
31º	Ciancaglini	32º	Quintana
33º	Vizcarra	34º	Paolucci,J.L.
35º	Rodríguez,O.	36º	Petrich
37º	Guarnaccia	38º	Gamari
39º	Costa,A.	40º	La Cortiglia
41º	López,J.C.	42º	Bortot
43º	Cocho López	44º	Oubiña
45º	Di Palma,R.L.	46º	Nicotra
47º	Faustino	48º	Giacchino
49º	Ritacco	50º	Miserda
		51º	Caram



Minervino se bañó en las aguas del triunfo en el circuito costero, tras doblegar a Urretavizcaya.

→ fueron ingredientes del aperitivo veraniego que comenzó con la lucha Traverso-Minervino hasta que el campeón se fue en la penúltima chicana, y terminó superándolo Urretavizcaya, quien luego se dedicó a asustar a su coterráneo.

Pero a Tito no le alcanzó. Había largado octavo y ya estaba bien el final del primer capítulo del libro de la temporada '96, en el cual quedarían fijados el quinto puesto de Fabián Acuña (quien había ganado las tres ediciones anteriores), la anécdota previa derivada del descenso del 'Gurí' Martinez del Falcon de Trepat para que se subiera Guillermo Ortelli (tanto éste como el dueño son de Salto), y esa multitud calculada en 40.000 personas que participaron de la fiesta inaugural. ✖

Guillermo Ortelli desbancó al Gurí Martinez del Falcon de Trepat pero tuvo problemas y no largó la final.

Como si se tratara de un ensayo para la despedida, el TC inició la temporada en un circuito rutero. Fue la única carrera de ese tipo en toda la temporada y hubo 40.000 aficionados que gozaron del espectáculo.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Minervino	Chevrolet	39'52"363
2º	Urretavizcaya	Ford	a 12"636
3º	Traverso	Chevrolet	a 14"993
4º	Ramos	Ford	a 23"593
5º	Acuña	Ford	a 34"950
6º	Fineschi	Ford	a 48"819
7º	Hernández	Chevrolet	a 53"411
8º	Aventin	Chevrolet	a 1'06"294
9º	Pernia	Ford	a 1'07"351
10º	Saiz	Ford	a 1'09"824
11º	Di Palma,R.	Chevrolet	a 1'10"224
12º	Montaner	Ford	a 1'14"604
13º	Nicotra	Ford	a 1'30"202
14º	Hermoso	Ford	a 1'30"847
15º	Paolucci	Dodge	a 1'40"827
16º	Fernández	Ford	a 1'42"076
17º	Cutini	Chevrolet	a 1'44"729
18º	Ciancaglini	Ford	a 2'04"126
19º	Quintana	Dodge	a 2'06"014
20º	Alifraco	Ford	a 2'15"622
21º	Dopico	Chevrolet	a 2'18"730
22º	Rodríguez,H.	Dodge	a 2'21"006
23º	Caram	Chevrolet	a 1 vuelta
24º	Gamari	Ford	a 1 vuelta
25º	Vizcarra	Dodge	a 1 vuelta
26º	La Cortiglia	Ford	a 1 vuelta
27º	Oubiña	Dodge	a 1 vuelta
28º	Accastelli	Chevrolet	a 1 vuelta
29º	del Barrio	Dodge	a 1 vuelta
30º	Doumic	Ford	a 1 vuelta
31º	Romero	Ford	a 1 vuelta
32º	Martínez	Ford	a 2 vueltas
33º	Zanatta	Chevrolet	a 4 vueltas
34º	Petrich	Dodge	a 4 vueltas
35º	Rodríguez,O.	Dodge	a 4 vueltas

Vueltas: 11 (9450 mts.)
Récord de vuelta: Minervino 3'35"694. Vuelta 3
Promedio del ganador: 156.423 Km/h
No clasificaron: Satriano, E.; Muñiz; López; Beraldi; Ciantini; Garrido; Giacchino; Salerno; Faustino; Guarnaccia.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Minervino	25
2º	Urretavizcaya	20
3º	Traverso	18
4º	Ramos	15.5
5º	Iglesias	13.5
6º	Fineschi	12
7º	Acuña	10.5
8º	Hernandez	10
9º	Aventin	9
10º	Pernia	8.5

"Sólo faltó Passarella bajando la bandera"

Luis Minervino

Lo que será Chacabuco, pensaba cuando me iba corriendo de la conferencia de prensa mientras la carpa se venía abajo y los hinchas entraban por todos lados. Primero yo, segundo Urreta. Faltaba que Passarella nos hubiera bajado la bandera. Pero Daniel venía arrastrando un gran dolor familiar, y no pudo ser. Festejaron mis hinchas y los de Tito. Con nosotros ganó la ciudad entera. Yo no especulé con nada, y creo que Traverso tampoco. A mí el lastre no me importaba, y quedé más feliz después, con 30 kilos de más. No sé si ganaba de no haber tenido ese contratiempo el Flaco. Pero después gradué el ritmo y dominé a Tito sobre el final . Las gomas funcionaron bien, y eso que el piso las exigió bastante. Fue un comienzo de temporada inmejorable.

Mejor no podía comenzar la temporada para Patita y su Chevrolet. Un triunfo meritorio.

Prueba de clasificación:
1º Acuña. Ford. 1'38"611. 168,475 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Urretavizcaya	Ford
3º	del Barrio	Dodge
4º	Aventin	Chevrolet
5º	Montaner	Ford
6º	Garrido	Chevrolet
7º	Dopico	Chevrolet
8º	Beraldi	Ford
9º	Rodríguez,H.	Dodge
10º	Quintana	Dodge

Récord: Traverso. Vuelta 3. 3'36"210
Prom. del ganador: 155.195 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Minervino	Chevrolet
2º	Ramos	Ford
3º	Ciantini	Chevrolet
4º	Zanatta	Chevrolet
5º	Doumic	Ford
6º	Alifraco	Ford
7º	Cutini	Chevrolet
8º	Muñiz	Ford
9º	Ortelli	Ford
10º	Acuña	Ford

Récord: Minervino Vuelta 5. 3'35"002
Prom. del ganador: 155.596 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Satriano,E.	Chevrolet
2º	Romero	Ford
3º	Fineschi	Ford
4º	Pernia	Ford
5º	Hernández	Chevrolet
6º	Martínez	Ford
7º	Saiz	Ford
8º	Hermoso	Ford
9º	Salerno	Dodge
10º	Fernández	Ford

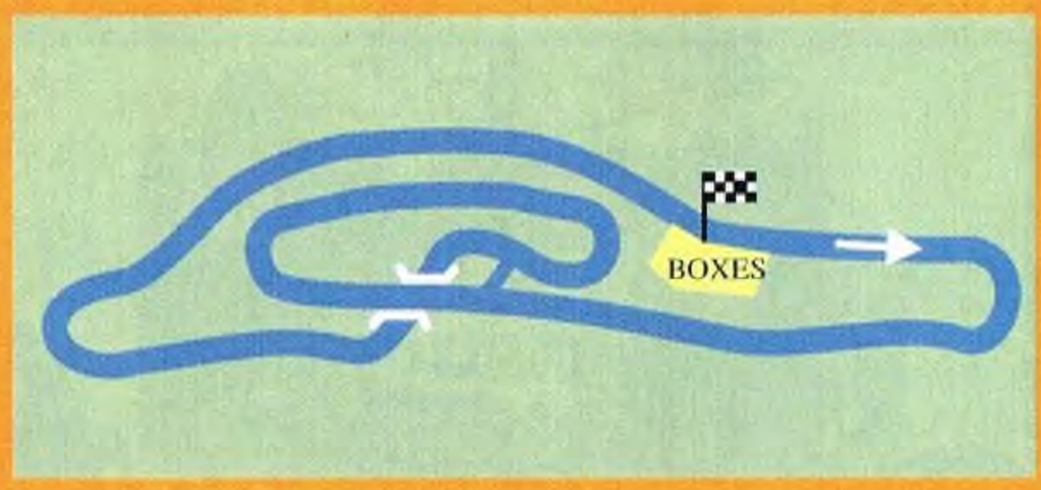
Récord: Satriano Vuelta 2. 3'38"547
Prom. del ganador: 154.051 Km/h

Pase y vea

El Ford de Pernía y una sonrisa que brota del capot: Di Palma padre y una pose poco ortodoxa: los mecánicos que tendrían que haber cobrado doble en Las Dos Horas: Minervino armando su estrategia: Gayraud luchando para ser el de antes. Y la infaltable presencia femenina.

GRILLA DE LARGADA

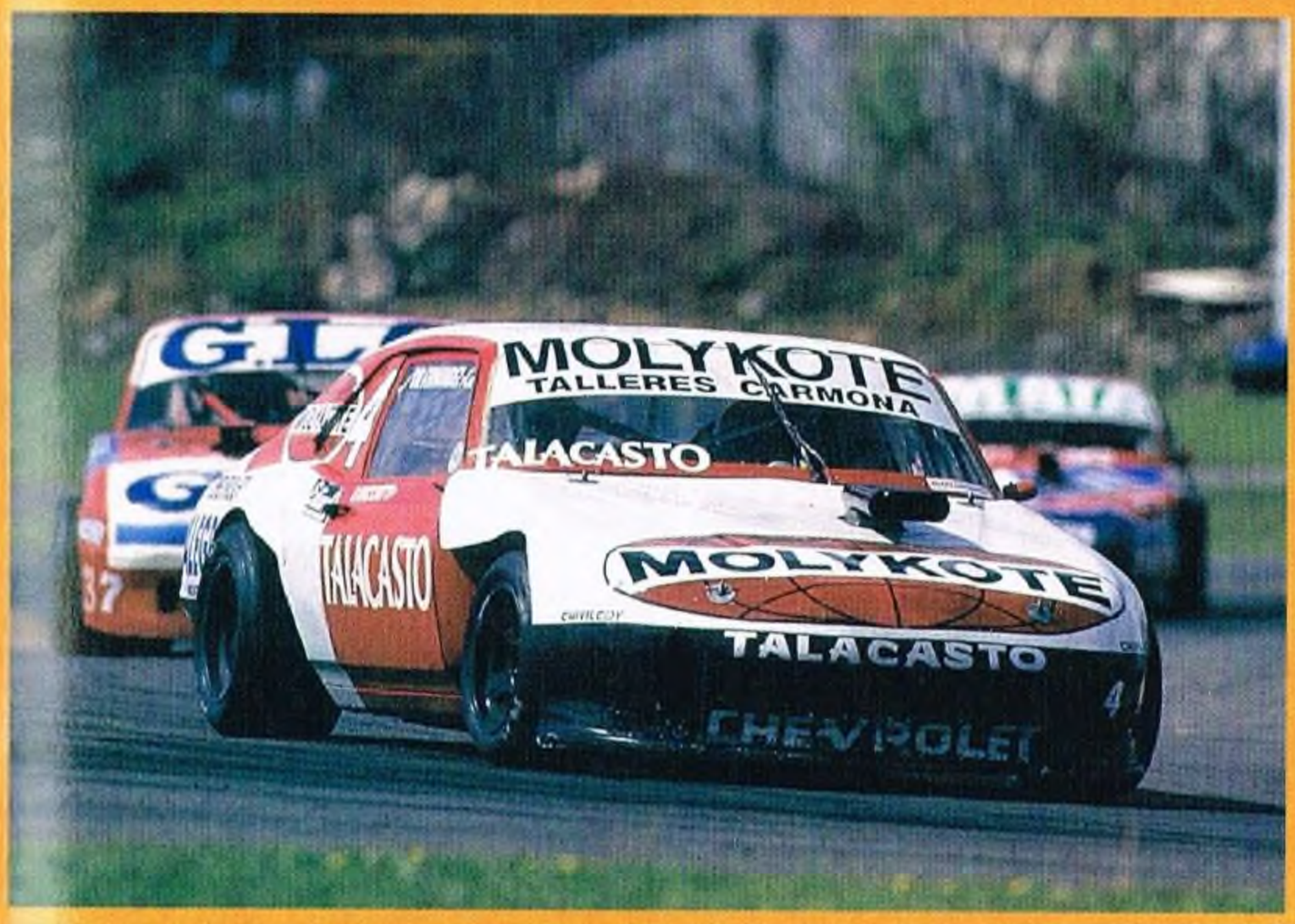
2º	del Barrio	1º	Minervino
4º	Ciantini	3º	Satriano,E.
6º	Traverso	5º	Ramos
8º	Urretavizcaya	7º	Acuña
10º	Romero	9º	Fineschi
12º	Deambrosi	11º	Iglesias
14º	Doumic	13º	Ortelli
16º	Garrido	15º	Ferraris
18º	Muñiz	17º	Bessone (h)
20º	Alifraco	19º	Hernández,L.
22º	Zanatta	21º	Dopico
24º	Gómez,J.L.	23º	Piniella
26º	Senna	25º	Gayraud
28º	Redolfi	27º	Satriano,C.
30º	Costa	29º	Hermoso
32º	Di Palma,M.	31º	Salerno
34º	Beraldi	33º	Blanco
36º	Nicotra	35º	Quintana
38º	Chabert	37º	Ciancaglini
40º	Rodríguez,H.	39º	Di Palma,R.
42º	Luaces	41º	Rodríguez,O.
44º	Odda	43º	Piñero
45º	Montaner		



Satria

LA SEGUNDA. 10 de marzo, Balcarce

La recta opuesta, la fila detrás del pace car, con Minervino, Del Barrio y Satriano. Ya en carrera, se nota el embate del Obispo, quien en la primera vuelta se le coló al Dodge-Cherokee.



El Chevrolet ganador, con Emilio Satriano al volante. Firme en el andar, el piloto de Chivilcoy venció en la tierra de Fangio.

...no ganó ...a lo Coggi

De la contundencia de Emilio Satriano al drama del "Gurí" Omar Martínez. Esta segunda carrera del campeonato '96 del TC dejó la previsible victoria del "Obispo", cuyo Chevrolet ya había dado muestras de su presente promisorio durante los días previos y se quedó con el triunfo y el trofeo "Juan Martín Látigo Coggi".

Ante 30.000 espectadores diseminados en las laderas balcarceñas, bendijo la primera serie y luego la final, para superar a un contradictorio Roberto Urretavizcaya, quien por un lado pudo disfrutar ese segundo puesto heredado tras el despiste y vuelco en cámara lenta de su coterráneo "Patita" Minervino, y por el otro no dejó de pensar en los 20 kilos de lastre de premio-castigo.

Si bien en la final hubo atracciones varias, un incidente en la serie inicial instaló el drama desde temprano, aunque por fortuna sólo hubo susto y algunos fierros rotos, como suele decirse en estos casos. Cocho López luchaba con su ímpetu habitual esta vez con el desenfrenado Omar Martinez, quien quedó encerrado, saboreó el pasto y al tratar de enderezar el auto en la pista, recibió un tremendo impacto por parte del Falcon de Carlos Saiz. Una leve conmoción cerebral del "Gurí" pareció poco o nada, por fortuna. Y la bandera negra para Cocho significó el castigo lógico.

En Balcarce el domingo 10 de marzo apareció con expectativa un auto distinto: el Dodge impulsado por el motor Cherokee, que ganó la tercera serie y debió resignarse en la final por decisión del cardan. También hubo un duelo entretenido entre Fabián Acuña y el campeón, Juan María Traverso, cuyo Chevrolet estaba primero cuando ingresó el pace car luego del vuelco de Minervino, y fue superado ilegalmente por el Falcon de Acuña. El "Flaco" subió al podio en el lugar deseado. La consigna era no terminar segundo tampoco él, como Urreta, por el tema del lastre. Y para el chacabuquense quedó la anécdota de volver a ser segundo, →

como en la primera carrera en Santa Teresita, con lo que pasó a comandar el campeonato. Claro que con 40 kilos más en la balanza...

Emilio Satriano había ganado la primera serie sin castigar demasiado su equilibrado Chevy. En un circuito exigente, se las ingenió para obtener su primera carrera de la temporada '96.

Fabián Acuña había terminado tercero en la segunda serie, y en la final mantuvo un buen ritmo. Finalizó cuarto, relegando a Fernando Iglesias aunque sin poder hacer nada con el Flaco Traverso.

El sampedrino Fernando Iglesias cumplió una buena actuación. Fue quinto y sumó.,

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Satriano,E.	Chevrolet	40'37"188
2º	Urretavizcaya	Ford	a 0"563
3º	Traverso	Chevrolet	a 1'34"851
4º	Acuña	Ford	a 1'35"812
5º	Iglesias	Chevrolet	a 1'36"330
6º	Ortelli	Ford	a 1'45"482
7º	Fineschi	Ford	a 1'47"221
8º	Bessone	Ford	a 1'48"444
9º	Garrido	Chevrolet	a 1'50"347
10º	Di Palma,R.	Chevrolet	a 1'54"250
11º	Alifraco	Ford	a 1'56"875
12º	Doumic	Ford	a 1'58"889
13º	Satriano,C.	Chevrolet	a 2'25"345
14º	Deambrosi	Chevrolet	a 2'27"018
15º	Montaner	Ford	a 2'29"612
16º	Quintana	Dodge	a 2'31"900
17º	Salerno	Dodge	a 2'59"130
18º	Chabert	Dodge	a 1 vuelta
19º	Gayraud	Ford	a 2 vueltas
20º	Piñero	Dodge	a 2 vueltas
21º	Ciantini	Chevrolet	a 2 vueltas
22º	Dopico	Chevrolet	a 2 vueltas
23º	Rodríguez,H.	Dodge	a 3 vueltas
24º	Rodríguez,O.	Dodge	a 3 vueltas
25º	Minervino	Chevrolet	a 4 vueltas
26º	Hernández	Chevrolet	a 6 vueltas
27º	Beraldi	Ford	a 6 vueltas

Vueltas: 21 (4592,40 mts.)
Récord de vuelta: Minervino 1'45"813 Vuelta 3
Promedio del ganador: 142.453 Km/h
No clasificaron: Romero; Gomez; Hermoso; Piniella; Zanatta; Di Palma, M.;Ferraris; Muñiz; Scenna;Luaces;Ramos;Blanco; del Barrio; Odda.

SERIES

Prueba de clasificación:
1º E. Satriano. Chevrolet. 1'43"394

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Satriano,E.	Chevrolet
2º	Traverso	Chevrolet
3º	Fineschi	Ford
4º	Deambrosi	Chevrolet
5º	Ferraris	Chevrolet
6º	Muñiz	Ford
7º	Dopico	Chevrolet
8º	Gómez	Ford
9º	Satriano, C.	Chevrolet
10º	Costa	Chevrolet

Récord: Traverso 1'44"200. Vuelta 6
Prom. del ganador: 99.953 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Minervino	Chevrolet
2º	Ciantini	Chevrolet
3º	Acuña	Ford
4º	Iglesias	Chevrolet
5º	Doumic	Ford
6º	Garrido	Chevrolet
7º	Hernández	Chevrolet
8º	Zanatta	Chevrolet
9º	Gayraud	Ford
10º	Redolfi	Chevrolet

Récord Minervino 1'45"148. Vuelta 2
Prom. del ganador: 156.747 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Del Barrio	Dodge
2º	Ramos	Ford
3º	Urretavizcaya	Ford
4º	Romero	Ford
5º	Ortelli	Ford
6º	Bessone	Ford
7º	Alifraco	Ford
8º	Piniella	Ford
9º	Scenna	Chevrolet
10º	Hermoso	Ford

Récord: Romero 1'45"853. Vuelta 2
Prom. del ganador: 155.683 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Urretavizcaya	40.5
2º	Traverso	35.5
3º	Minervino	31
4º	Satriano, E.	30
5º	Acuña	25.5
6º	Fineschi	25
7º	Ramos	20
8º	Hernandez	14
9º	Iglesias	13.5
10º	Ortelli	13

"Nos sobró acelerador"

Emilio Satriano

Fue una de esas carreras que uno piensa en ganar y ya en la pista todo va saliendo como se calculó. Claro que esta vez hubo un imponderable que obró a favor de nosotros: la piña de Patita Minervino ya que con la misma se diluyó la chance del rival a temer en Balcarce.

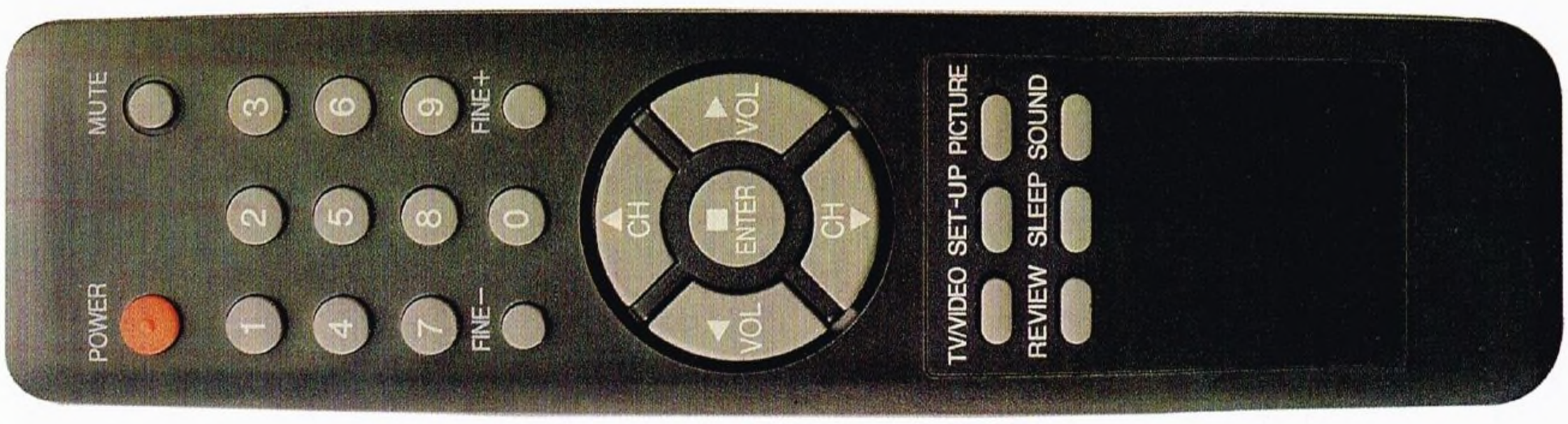
Creo que nos sobró un poquito de acelerador en el Chivo, aunque con esto no quiero decir que la carrera no haya sido durísima. Sí debo destacar la tarea de mi hermano en el taller, como también la de todo el equipo, para darme un auto en condiciones óptimas como para buscar el triunfo desde el vamos.

Advertí lo que podía pasarnos de bueno ya en la primera serie, donde llegamos antes que Traverso. Si además se recuerda que Minervino obtuvo la segunda con nuestra misma marca y Del Barrio la última con Dodge, se notará cierta supremacía parcial de Chevrolet en esta segunda carrera de la temporada. Pero no es cuestión de cantar victoria.

carburando

WBC/BUENOSAYRES

LA MAXIMA VELOCIDAD NO SOLO SE CONSIGUE MOVIENDO UN PIE.



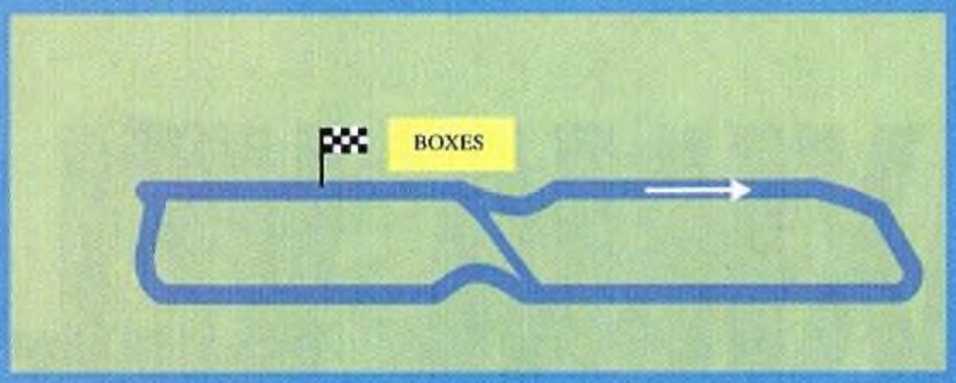
CARBURANDO POR TyC SPORTS.
PARA LOS QUE LLEVAN LA VELOCIDAD EN LA SANGRE.

TyC Sports
nuestro mejor deporte

LA TERCERA. 30 de marzo, Punta Indio

GRILLA DE LARGADA

1º	Ramos	2º	Traverso
3º	del Barrio	4º	Acuña
5º	Satriano,E.	6º	Sinelli
7º	Martínez,O.	8º	Minervino
9º	Fineschi	10º	Zanatta
11º	Iglesias	12º	Urretavizcaya
13º	Marcos	14º	Pernia
15º	Garrido	16º	Ortelli
17º	Saiz	18º	Romero
19º	Alifraco	20º	Di Palma,R.
21º	Fernández,J.L.	22º	Ciancaglini
23º	Ciantini	24º	Luaces
25º	Quintana	26º	Hernández,L.
27º	Malisia	28º	Doumic
29º	Montaner	30º	Hermoso
31º	Gayraud	32º	Bortot
33º	Muñiz,R.O.	34º	Satriano,C.
35º	Dopico	36º	Nicotra
37º	Rodríguez,H.	38º	Chabert (h)
39º	Pacchialat	40º	Vizcarra
41º	Beraldi	42º	Cura
43º	Rodríguez,O.	44º	Deambrosi
45º	Scenna	46º	Redolfi
47º	Ciccale	48º	Ciantini



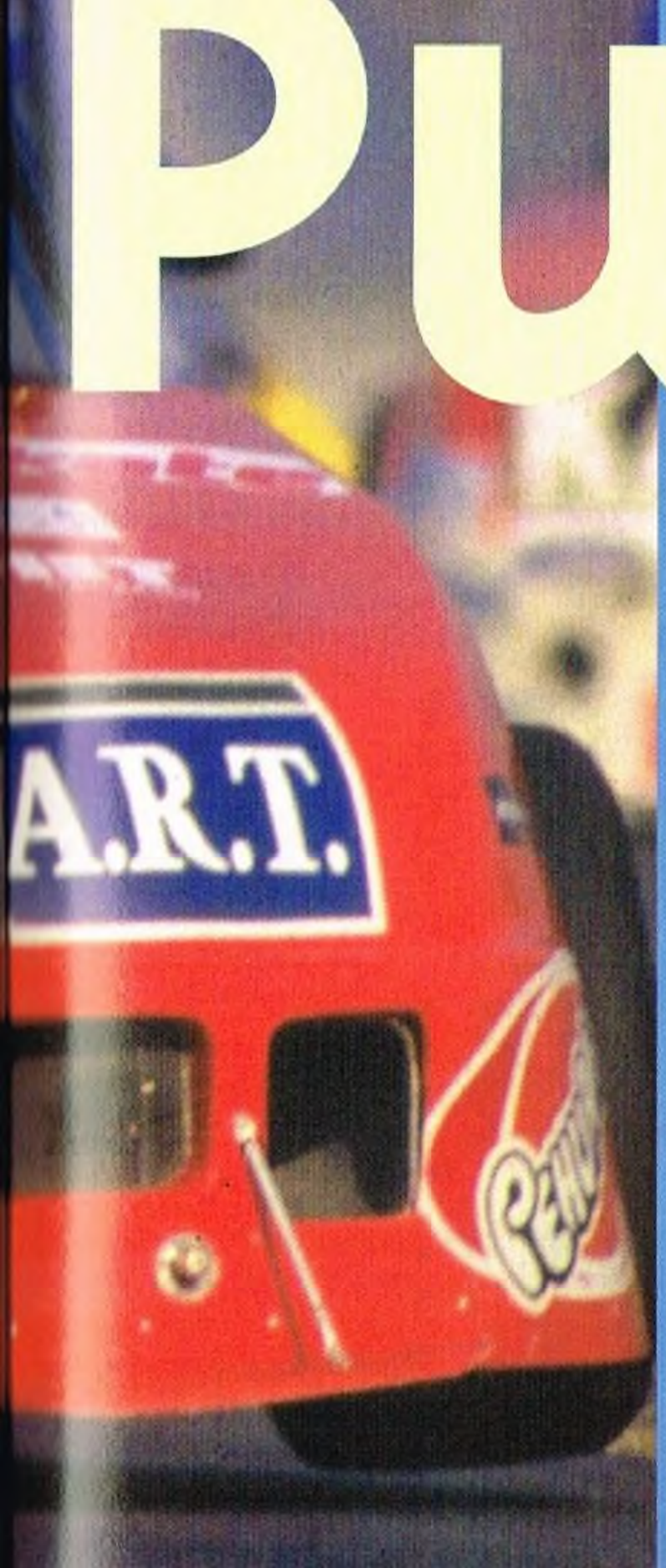
Si le faltaban pruebas de amor y fidelidad de la gente hacia el Turismo Carretera, había que estar en Punta Indio este tormentoso domingo de marzo para asistir al acto de fe de más de 20.000 personas arribando al circuito de la base aeronaval desde cualquier sitio, con el objetivo sublime de presenciar la cuarta carrera del año.

Ford llegaba primero en el campeonato sin haber ganado una mísera serie... Pero Eduardo "Lalo" Ramos parecía dispuesto a izar la bandera del óvalo. Y vaya si lo hizo con el Falcon 10, tras liderar la tercera serie, lograr el mejor puesto de largada y acelerar hasta el fin, dejando atrás los Chevrolet de Emilio Satriano, Fernando Iglesias y Juan María Traverso, aunque el "Flaco" estuviera en otra frecuencia, pensando en ganar una serie y salir cuarto para no sumar lastre. Tanto es así, que sobre el final se dejó pasar por Iglesias sin ningún tipo de rubor. No sólo logró el puesto buscado, sino que quedó primero en el campeonato...

Fue una competencia da caucho gastado, con roces como el de Luis Minervino con Fabián Acuña, o el de Omar Martínez con Garrido -iban quinto y sexto-, y hubo una nueva frustración de alguien que no lo merecía: Guillermo del Barrio, quien junto al impetuoso Cherokee ganó la primera serie y se transformó en candidato al podio mayor. Pero la goma delantera derecha del Dodge lo dejó al margen en la 13ª. vuelta.

La victoria de Ramos -segunda consecutiva en este circuito ya que venía de vencer en noviembre del '95-, fue tan sólida que hasta el segundo, Satriano, se fue resignando lentamente hasta dejar de darle lucha, consciente de que era muy difícil alcanzar al representante de Mechongué. Como parte de una jornada teceísta muy emotiva, el ganador obtuvo el premio "Osvalo Morresi y Jorge Marceca", como recuerdo a dos años del fallecimiento de ambos. En la frente del Chevrolet de Eduardo Iglesias una frase provocaba nubarrones en los ojos de quienes alcanzaban a leerla: "Por siempre, Pato".

OS soltó el Indio e hizo Punta

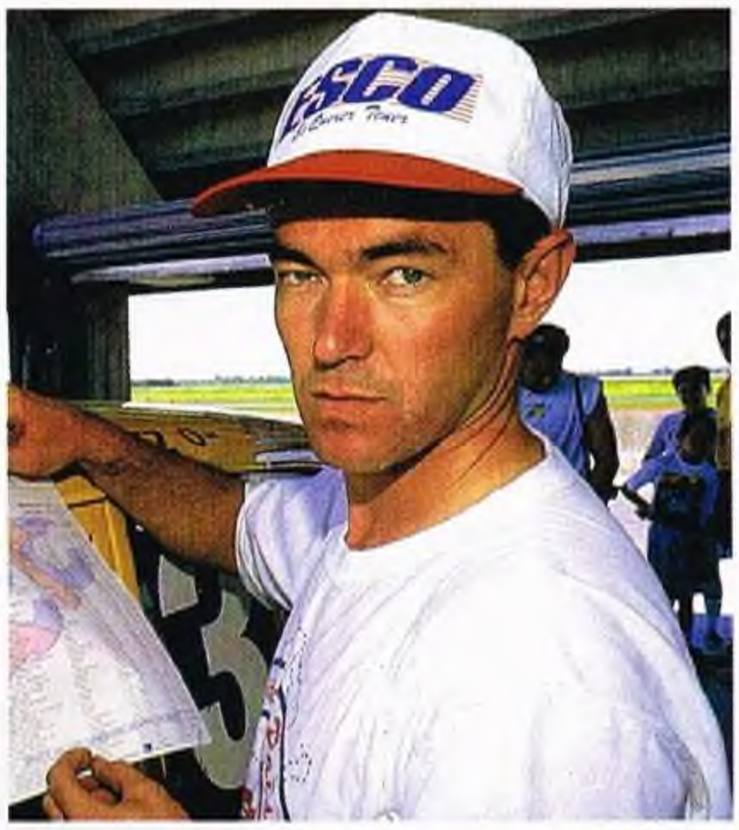


Ya pasaron Ramos, Traverso y del Barrio. Ahí se ve parte del Falcon de Fabián Acuña, el Chivo de Satriano, el Ford de Raúl Sinelli y el malón, en la final.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Ramos	Ford	36'12"712
2º	Satriano,E.	Chevrolet	a 14"690
3º	Iglesias	Chevrolet	a 15"103
4º	Traverso	Chevrolet	a 20"103
5º	Martínez	Ford	a 35"733
6º	Romero	Ford	a 45"960
7º	Garrido	Chevrolet	a 46"982
8º	Ciantini	Chevrolet	a 1'03"589
9º	Saiz	Ford	a 1'06"133
10º	Doumic	Ford	a 1'08"321
11º	Cutini	Chevrolet	a 1'31"570
12º	Malisia	Chevrolet	a 1'33"753
13º	Nicotra	Ford	a 1'40"183
14º	Deambrosi	Chevrolet	a 1'57"986
15º	Gayraud	Ford	a 1 vuelta
16º	Beraldi	Ford	a 1 vuelta
17º	Pacchialat	Ford	a 1 vuelta
18º	Bortot	Chevrolet	a 1 vuelta
19º	Acuña	Ford	a 1 vuelta
20º	Alifraco	Ford	a 1 vuelta
21º	del Barrio	Dodge	a 2 vueltas
22º	Hermoso	Ford	a 2 vueltas
23º	Chabert	Dodge	a 2 vueltas
24º	Ortelli	Ford	a 2 vueltas
25º	Dopico	Chevrolet	a 3 vueltas
26º	Rodríguez,H.	Dodge	a 4 vueltas
27º	Fernández	Ford	a 5 vueltas
28º	Cura	Chevrolet	a 5 vueltas
29º	Luaces	Dodge	a 6 vueltas
30º	Montaner	Ford	a 8 vueltas

Vueltas: 22 (4700 mts.)
Récord de vuelta: Minervino 1'37,"56. Vuel. 6
Promedio del ganador: 171.325 Km/h
No clasificaron: Rodriguez,O.; Sinelli; Satriano,C.; Quintana; Minervino; Redolfi; Vizcarra; Gamari; Di Palma, R.; Pernia; Urretavizcaya; Muñiz; Scenna; Zanatta; Hernández.



Omar Martinez se fue consolidando en la categoría. Terminó quinto y quedó como el segundo Ford mejor ubicado.

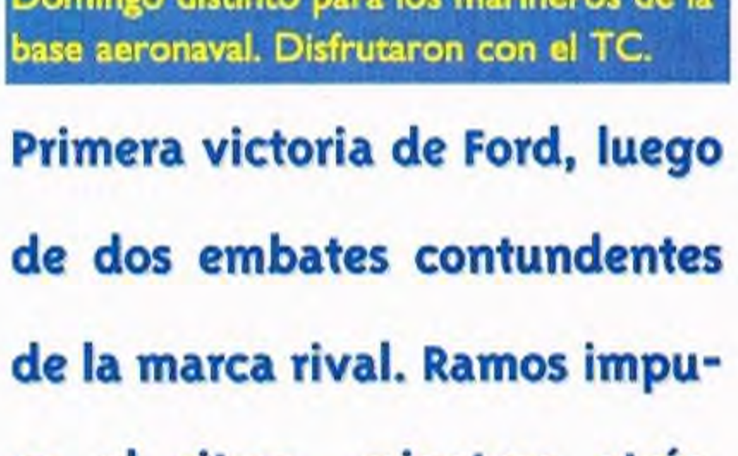
"A las diez vueltas me vi ganador"

Eduardo "Lalo" Ramos

Era una responsabilidad para mí pelear la punta, ya que Ford llegaba a Punta Indio con la necesidad de un triunfo que alegrara a su público y cortara la supremacía del eterno rival.
Y por suerte mi auto estuvo insuperable ya desde la tercera serie, algo que se pondría de manifiesto nuevamente en la final.
Y ya a las diez vueltas de carrera me vi ganador de la carrera, pactada a veintidos, porque miraba hacia atrás y notaba que controlaba a Satriano, y me daba la sensación de que Emilio también lo sabía.
Era como que prefería que las cosas quedaran así, por lo que me dediqué a cumplir mi plan de carrera tratando de cuidar las gomas. Mi Falcon había tenido la fortuna de girar en la tercera serie con el piso seco, y notaba que estaba bien calibrado. Traté de hacer la diferencia al comienzo, como para aprovechar el hecho de largar adelante de Traverso y de Satriano. Después cuidé los ahorros y gané.

Domingo distinto para los marineros de la base aeronaval. Disfrutaron con el TC.

Primera victoria de Ford, luego de dos embates contundentes de la marca rival. Ramos impuso el ritmo, mientras atrás, Traverso especulaba para llegar cuarto y así esquivar el last-tre. Jornada inolvidable del TC.



Gran protagonista en Punta Indio, igual que en Balcarce, del Barrio asombró con su Dodge - Cherokee. Ganó la primera serie.

Prueba de clasificación:
1º Urretavizcaya, Ford, 1'34"810, 178,462 km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Del Barrio	Dodge
2º	Sinelli	Ford
3º	Fineschi	Ford
4º	Urretavizcaya	Ford
5º	Garrido	Chevrolet
6º	Romero	Ford
7º	Fernández	Ford
8º	Luaces	Dodge
9º	Malisia	Chevrolet
10º	Hermoso	Ford

Récord: Del Barrio
1'47"431. Vuelta 3
Prom. del ganador:
156.534 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Satriano,E.	Chevrolet
3º	Minervino	Chevrolet
4º	Iglesias	Chevrolet
5º	Pernia	Ford
6º	Saiz	Ford
7º	Di Palma,R.	Chevrolet
8º	Cutini	Chevrolet
9º	Hernández	Chevrolet
10º	Montaner	Ford

Récord: Minervino
1'43"485. Vuelta 6
Prom. del ganador:
161.814Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	51.5
2º	Satriano, E.	50.5
3º	Ramos	45
4º	Urretavizcaya	44
5º	Minervino	35
6º	Acuña	32
7º	Iglesias	30
8º	Fineschi	29
9º	Garrido	21
10º	Romero	18.5

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ramos	Ford
2º	Acuña	Ford
3º	Martinez	Ford
4º	Zanatta	Chevrolet
5º	Ortelli	Ford
6º	Alifraco	Ford
7º	Ciancaglini	Ford
8º	Quintana	Dodge
9º	Doumic	Ford
10º	Gayraud	Ford

Récord: Martinez
1'40"486. Vuelta 6
Prom. del ganador:
167.429 Km/h

Johnny De Benedictis, un preparador que sigue siendo ídolo

El Rojitas de la categoría

Hablar de Juan De Benedictis es referirse a un verdadero símbolo de una época inolvidable del Turismo de Carretera. Sin llegar a ser campeón, supo ganarse la idolatría por parte de la hinchada de Ford y el reconocimiento del público de otras marcas. Ni hablar de sus colegas pilotos que siempre lo ubican a Johnny entre los más carismáticos volantes que tuvo la categoría hasta algunas temporadas atrás. Y en tren de comparaciones, por qué no asemejarlo a lo que en plano futbolístico fue Angel Clemente Rojas en Boca.

Querido e idolatrado.

Cuando el verde era el color esperanza para Johnny De Benedictis. Después, un accidente lo alejó del volante, pero no pudo quitarle la alegría de seguir ligado al TC como un preparador de primera.

Desde sus inicios, con su Mar y Sierras, utilizó un volante de dimensiones fuera de lo común. De camión, como le decían.

Junto con el particular tono verde en sus vehículos, fue desandando años de muy buenos resultados en el TC. Corrió una temporada con los colores de YPF y probó fortuna en Balcarce con un Falcon blanco de José Reccia. Desde ese momento y tras un terrible accidente en la recta frente a los boxes, De Benedectis dejó la práctica activa del automovilismo.

El TC perdió así a otro de sus más grandes ídolos de los últimos tiempos. Por suerte no se olvidó del ruido y en la actualidad es uno de los más reconocidos e importantes motoristas de la categoría.

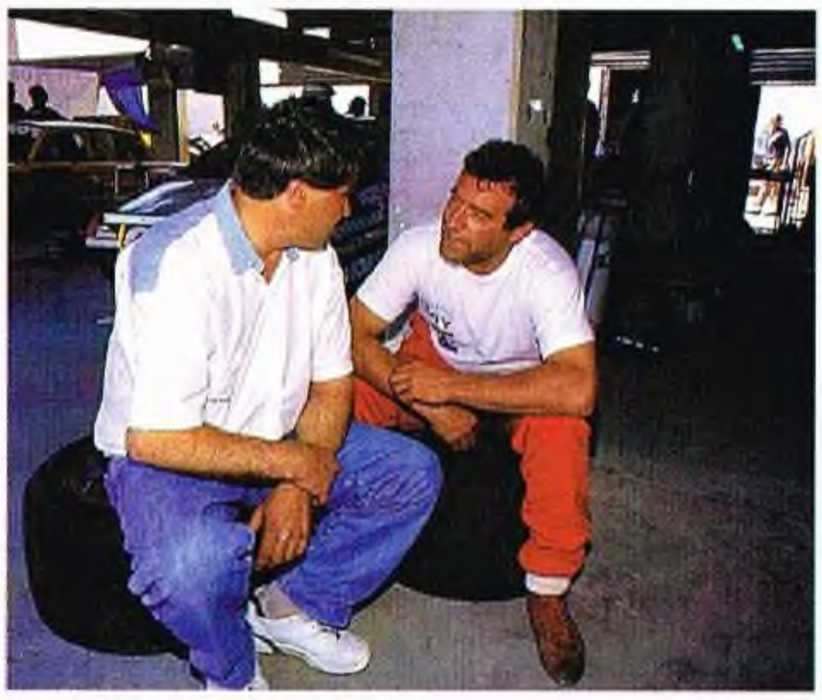
-Después de un accidente como el mío y con las consecuencias que me trajo, decidí no correr más. La recuperación de mi brazo más golpeado sigue siendo lenta y no estoy en condiciones. Creo que igualmente mi ciclo como piloto ya había terminado antes del accidente.

-Ya estás adaptado a la 'nueva vida' de preparador?

-Es bravo porque acá nadie regala nada y tenés que estar trabajando continuamente en nuevos desarrollos. Comencé con mis motores y fui agrandando la empresa hasta terminar en lo que tengo ahora, por suerte muchísimo trabajo.

-Te apoyaste en alguien para arrancar en esta actividad?

- En la preparación de motores aprendí de muchos. De Omar Wilke, de Jorge Pedersoli, del 'Vasco' Izaguirre, todos en mayor o menor medida me han ayudado y enseñado. Ahora aporto mucho trabajo y experiencia en el armado, desarrollo y banqueo del motor.



Hombre de consulta permanente, Johnny responde a las inquietudes de otro consagrado del TC, Eduardo 'Lalo' Ramos, a quien le prepara su auto.

-Además tenés grandes clientes...

-No es fácil lo mío, uno nunca sabe cómo terminan las carreras y si aguantan los motores, pero por suerte hemos ganado en confiabilidad. Tenemos que cargar por lo menos una decena de plantas impulsoras para cada competencia desde Necochea y trabajamos armónicamente tanto con Ramos, Martinez, Walter Hernandez, Alifraco, Etchegaray, Hermoso y Sinelli.

-La 'piña' ya es pasado...

-Y..., fue todo muy duro lo que viví. Gracias a mi familia y a mis amigos pude salir. Ahora estoy bien y muy enchufado en mi trabajo. No puedo desligarme del automovilismo tan fácilmente, además esto es mi medio actual de vida.

- Cómo ves la lucha de marcas?

-La categoría está pareja. Son épocas en que una marca anda más que otra pero no hay mayores diferencias. Creo sin embargo que los Ford actualmente son más confiables y los Chevrolet tampoco se rompen tanto como hace un tiempo.

A. Perco

Aquella final del '93

Se los puede encontrar charlando en cualquier rincón de los boxes o en una casa rodante o en una grilla. Juan De Benedictis y Walter Hernandez fueron rivales en la definición del título en el '93. Lobos definió a favor de éste, quien era el más nuevo y en algunos sectores resistido. Walter aprovechó la mala jugada de una horquilla para Johnny, quien siguió de largo en un frenaje y así se consagró campeón.

Eran dos grandes figuras frente a frente...

Hoy Hernandez corre un Falcon motorizado por su ex rival. "Aquella final fue muy particular, se le dio a él como se me podría haber dado a mí. Igual me quedé con la satisfacción de haber dado lucha hasta las últimas vueltas, fruto del enorme sacrificio que hizo todo mi equipo...", recuerda el necochense.

La vida los enfrentó aquella vez, así como los juntó tres años más tarde en un proyecto en común.

¿Lo tenían a R

La pantalla de Canal 13 aquel mediodía de domingo mostró una carrera de TC de esas que quedarán en el recuerdo por la variación en la punta, provocada fundamentalmente por la claudicación de los coches favoritos, y por el impacto del desbocado Falcon de Eduardo Ramos sobre el de Fabián Acuña en la serie clasificatoria. El caso terminó con tarjeta roja para aquel, y una bronca inusual para éste, la que se puso en evidencia en la final: para llegar segundo, Acuña cometió la osadía de superar "apenas" 29 posiciones en una de los circuitos más rápidos del país, para arribar a tres décimas del ganador, José María Romero, en una carrera por el premio 'Don Isidro Gonzalez Longhi'..

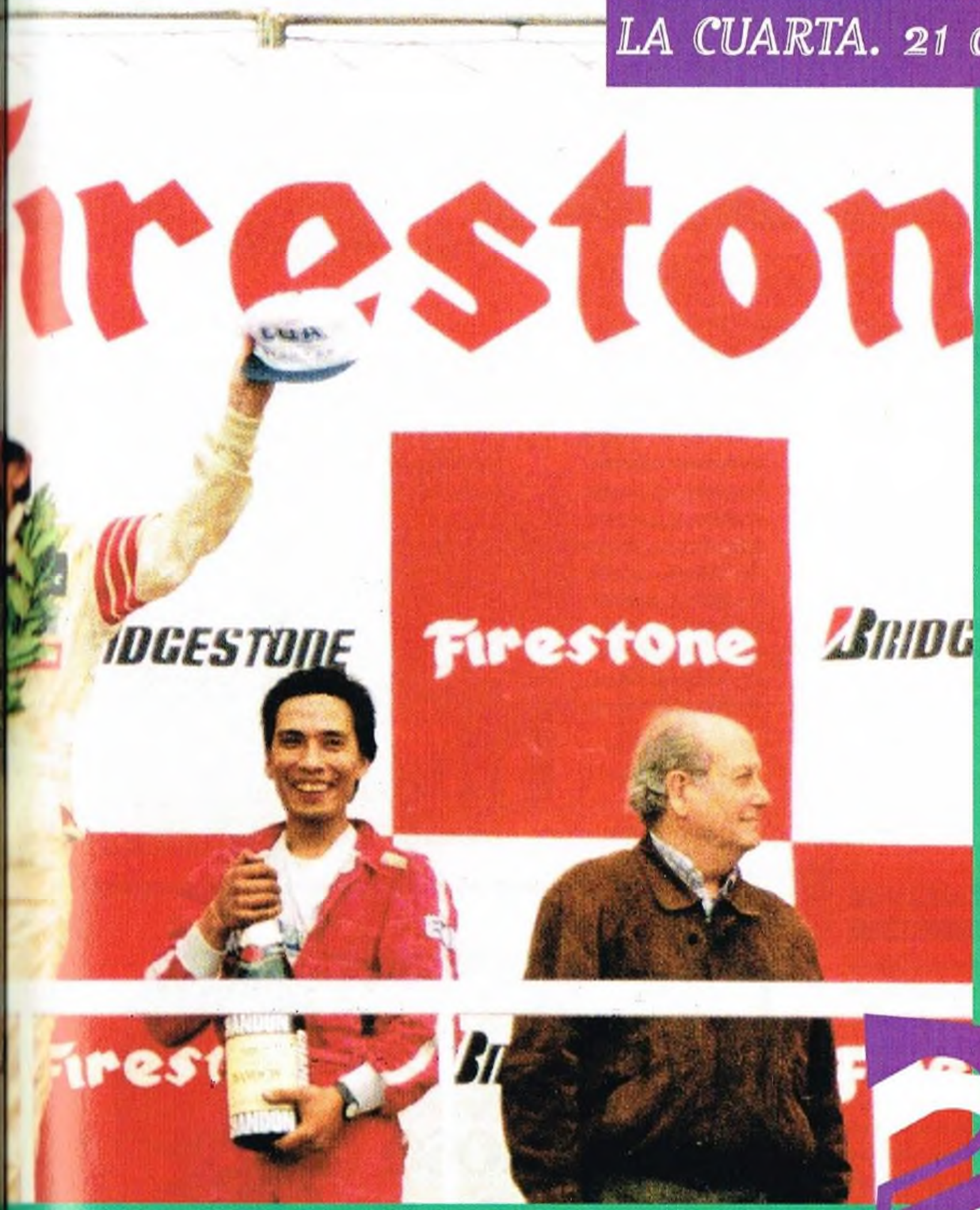
Seis Ford adelante en la carrera (Romero, Acuña, Saiz, Doumic, Alifraco y Gayraud) y dos Chevrolet en el campeonato (Traverso con 63,5 puntos y Striano con 52), sirven como resumen.

Era la oportunidad para que Traverso esta vez dejara la especulación de lado, se olvidara de querer ganar una serie y salir cuarto en la final para no agregar grasa a la panza de su Chevrolet, y tratar de ganar. Y acaso esa haya sido su intención. Pero aunque llegó a sentir la fragancia de la punta fue perdiendo terreno tras su obsesiva lucha con el "Gurí" Martinez de la que sacó mejor partido el silencioso José Ciantini, y las variantes de la competencia lo encasillaron en el octavo lugar, luego de una rotura de la goma delantera izquierda.

Cómo habrá sido de atípica esta carrera en el rejuvenecido trazado nuevejuliense que el ganador, José Romero, había encarado la primera curva desde el anonimato que le otorgaba el undécimo lugar...

Y como parte de una renovación que obviamente comenzó a sentarle muy bien a la categoría, quedaron para el elogio dos chicos con nombres grandes en el TC: Cristian Satriano (sobrino de Emilio, hijo de Pablo, el preparador) y Juan Manuel Deambrosi (hijo del presidente de la ACTC).

Firestone



Primero!

Al 'Chueco' Romero no le cabe la alegría en el rostro. A su derecha, Gustavo Reano, su acompañante, y el segundo, Fabián Acuña. A su izq., Carlos Saiz con su copiloto Marcelo Lezica. El podio se completa con el intendente de Nueve de Julio, Jesús Blanco.

GRILLA DE LARGADA

2º	Traverso	1º	Martínez
4º	Ciantini	3º	Urretavizcaya
6º	Minervino	5º	Zanatta
8º	Fineschi	7º	Iglesias
10º	Sinelli	9º	Saiz
12º	Gayraud	11º	Romero
14º	Hermoso	13º	Garrido
16º	Redolfi	15º	Alifraco
18º	Valsagna	17º	Pernia
20º	Quintana	19º	Doumic
22º	Marcos	21º	Guarnaccia
24º	Ciancaglini	23º	Satriano,E.
26º	Beraldi	25º	Ortelli
28º	Miserda	27º	Olmi
30º	Ferraris	29º	Gamari
32º	Ferraris	31º	Cutini
34º	Ciccale	33º	Dopico
36º	Accastelli	35º	Vizcarra
38º	Bover	37º	Del Bó
40º	Paolucci	39º	Blanco
42º	Deambrosi	41º	Di Palma,L.R.
44º	Satriano,C.	43º	Acuña

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Romero	Ford	35'44"644
2º	Acuña	Ford	a 0"267
3º	Saiz	Ford	a 16"309
4º	Doumic	Ford	a 34"674
5º	Alifraco	Ford	a 35"977
6º	Gayraud	Ford	a 39"762
7º	Satriano,C.	Chevrolet	a 42"186
8º	Traverso	Chevrolet	a 47"601
9º	Quintana	Dodge	a 1'10"695
10º	Deambrosi	Chevrolet	a 1'32"576
11º	Gamari	Ford	a 1'32"919
12º	Minervino	Chevrolet	a 1 vuelta
13º	Pernia	Ford	a 1 vuelta
14º	Fineschi	Ford	a 1 vuelta
15º	Zanatta	Chevrolet	a 1 vuelta
16º	Marcos	Ford	a 1 vuelta
17º	Ortelli	Ford	a 1 vuelta
18º	Ferraris	Chevrolet	a 1 vuelta
19º	Ciccale	Chevrolet	a 2 vueltas
20º	Guarnaccia	Ford	a 2 vueltas
21º	Urretavizcaya	Ford	a 2 vueltas
22º	Cutini	Chevrolet	a 2 vueltas
23º	Bover	Ford	a 2 vueltas
24º	Accastelli	Chevrolet	a 3 vueltas
25º	Beraldi	Ford	a 4 vueltas
26º	Sinelli	Ford	a 5 vueltas
27º	Paolucci	Dodge	a 5 vueltas
28º	Miserda	Chevrolet	a 5 vueltas

Vueltas: 21 (4614,85)
Récord de vuelta: Ciantini 1'40"343. Vuelta 3
Promedio del ganador: 162.676 Km/h
No clasificaron: Hermoso; Bortot; Vizcarra; Satriano,E.; Iglesias; Redolfi; Ciantini; Valsagna; Martinez; Dopico; Olmi; Blanco; Garrido; Ciancaglini.

El volar es para los pájaros..., y para los autos de TC. Hugo Redolfi maniobra con su Chevy, y Omar Martinez despidiéndose del Falcon de Olaford, de Olavarría.

Prueba de clasificación:
1º Acuña. Ford. 1'38"611. 168,475 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Urretavizcaya	Ford
2º	Minervino	Chevrolet
3º	Saiz	Ford
4º	Gayraud	Ford
5º	Alifraco	Ford
6º	Valsagna	Chevrolet
7º	Guarnaccia	Ford
8º	Ciancaglini	Ford
9º	Olmi	Ford
10º	Bortot	Chevrolet

Récord: Minervino
1'41"063. Vuelta 6
Prom. del ganador:
136.412 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Ciantini	Chevrolet
3º	Iglesias	Chevrolet
4º	Sinelli	Ford
5º	Garrido	Chevrolet
6º	Redolfi	Chevrolet
7º	Quintana	Dodge
8º	Satriano,E.	Chevrolet
9º	Beraldi	Ford
10º	Gamari	Ford

Récord: Traverso
1'40"206. Vuelta 3
Prom. del ganador:
169.117 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Martinez	Ford
2º	Zanatta	Chevrolet
3º	Fineschi	Ford
4º	Romero	Ford
5º	Hermoso	Ford
6º	Pernia	Ford
7º	Doumic	Ford
8º	Marcos	Ford
9º	Ortelli	Ford
10º	Miserda	Chevrolet

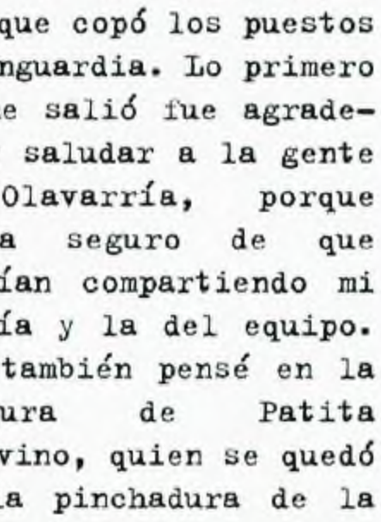
Récord: Martinez
1'40"342. Vuelta 4
Prom. del ganador:
169.230 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	63.5
2º	Satriano, E.	52
3º	Urretavizcaya	50
4º	Acuña	48
5º	Ramos	45
6º	Romero	43
7º	Minervino	43
8º	Fineschi	36.5
9º	Iglesias	34
10º	Saiz	32.5

Recta principal del autódromo municipal de Nueve de Julio. Minervino va primero, pero la pinchadura de la goma delantera izquierda lo dejará con las ganas, faltando apenas una vuelta. Fue una pena para 'Patita', ya que se podía haber escapado en el campeonato

"Me puse nervioso al final"



José María Romero

Por qué no ser sincero. Sé que de no haberse sucedido tantos abandonos por el tema del desgaste de neumáticos, difícilmente habría ganado. Al largar desde la fila seis, con Gayraud a mi izquierda y diez autos con pilotos de primera delante de mí, pensé en hacer la mejor carrera posible, hasta que llegué a la punta y ahí sí pensé que no se me podía escapar la oportunidad.
Y me puse nervioso, me tembló el pulso y se me cruzó por la cabeza que al auto le podía pasar algo, mientras se me acercaba Acuña. Pero por suerte nada raro ocurrió y llegué primero, como parte de un sexteto de Ford que copó los puestos de vanguardia. Lo primero que me salió fue agradecer y saludar a la gente de Olavarría, porque estaba seguro de que estarían compartiendo mi alegría y la del equipo. Pero también pensé en la amargura de Patita Minervino, quien se quedó por la pinchadura de la goma delantera izquierda.

ECOSAN®

Sistemas Modulares S.R.L.

ALQUILER Y VENTA EN TODO EL PAIS

ADMINISTRACION: Tte. Gral. Perón 1531 2º A (1037) Cap. Federal. Telefax (01) 375-0350 / 51
e-mail: sistemas@correo.multicanal.com.ar.
PLANTA: Liniers 3050. Tigre. Pcia. Bs. As. Tel (01) 749-1169

ECOLOGIA SANITARIA

CALIDAD PROFESIONAL

SANITARIOS PORTATILES

Sanitarios Portátiles 'ECOSAN'

Moderno diseño exterior que acompaña
y armoniza en cualquier ambiente natural
Gran confort interior
Servicio de mantenimiento por personal
especializado, con una calidad sin igual

TRAILLERS

Para baterías de baños, oficinas, viviendas, comedores, primeros auxilios, etc.

Trailler de batería de baños
Sistema modular de robusta fortaleza
en su construcción
Inigualable espacialidad y confortabilidad

CABINAS

Para vigilancia, boleterías, kioscos, etc.

Construídas en PRFV laminado
Sistema de armado por módulos de total
sencillez y la mejor ergonometría interior

GRILLA DE LARGADA

2º	Olmi	1º	Traverso
4º	Minervino	3º	Ciantini
6º	Pernia	5º	Ortelli
8º	Acuña	7º	Satriano,E.
10º	Sinelli	9º	Saiz
12º	Zanatta	11º	Alifraco
14º	Marcos	13º	Redolfi
16º	Romero	15º	Mancuso
18º	Iglesias	17º	Gayraud
20º	Urretavizcaya	19º	Scenna
22º	Hernández,L.	21º	Malisia
24º	Cingolani	23º	Di Palma,L.R.
26º	Deambrosi	25º	Garrido
28º	Hermoso	27º	Ramos
30º	Quintana	29º	Miserda
32º	López,J.C.	31º	Fernández,J.L.
34º	Guarnaccia	33º	Beraldi
36º	Piniella	35º	Bustos
38º	Rodriguez,O.	37º	Gamari
40º	Caram	39º	Bortot
42º	Satriano,C.	41º	Ferraris
44º	Rodriguez,H.	43º	Accastelli
45º	Gil Bicella (h)		

Traverso con mu

LA QUINTA. 5 de mayo, Buenos Aires

Primera en Buenos Aires, y primera victoria de Traverso en la temporada. Documento del comienzo: el 'Flaco' adelante, seguido por Olmi, Ciantini, Minervino, Pernía, Acuña, Ortelli, más a la izquierda Satriano parece buscar el claro para mandarse. Toda la furia del Turismo Carretera se resume en la imagen. Fue la tercera carrera ganada allí por Traverso, con Chevrolet .

La y un triunfo ch. Peso

La polémica historia del lastre pudo menos que la fibra deportiva y aunque tal vez podía especular alguna carrera más en vez de apuntar al triunfo, esta vez Juan María Traverso prefirió volver a las fuentes y se bañó en las aguas inigualables de la victoria -por primera vez en la temporada de TC y por tercera en su historia personal con Chevrolet-, el domingo 5 de mayo en el circuito 12 del autódromo porteño.

Fue como si hubiera puesto las cosas en su lugar. Se afianzó en el liderazgo del campeonato, neutralizó el ímpetu de Minervino en la primera serie, y en la final mostró su habitual contundencia, sobre todo después que a "Patita" un carburador esquivo le hizo preparar auto y camión prematuramente, para enfilar resignado hacia Chacabuco.

El ídolo y su gente, podría titularse esta foto. Traverso ganó en la Catedral del automovilismo y el público enloquece.

Tanto el motor de Pedersoli como el impecable chasis de Canapino fueron factores imprescindibles para que Traverso lograra imponer la idea de ganar, más allá de que a los 30 kilos de más con los que llegaba a la Capital se le sumarían 20. Algo que de ahí en más se podría tornar complicado a la hora de "pelear" contra autos sin lastre.

De cualquier manera, en esta competencia el ascendente Falcon guiado por Hugo Olmi -y que en Balcarce había sido conducido por "Tito" Bessone-, no alcanzó a inquietarlo para nada, ni siquiera cuando quedó en cinco cilindros sobre el final de la carrera. Es más, fue el propio Olmi el que sufrió al advertir espejo retrovisor mediante la trompa sedienta del Chivo de Emilio Satriano.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	85.5
2º	Satriano, E.	69
3º	Ramos	55
4º	Acuña	53
5º	Urretavizcaya	52.5
6º	Minervino	49
7º	Romero	46
8º	Saiz	43.5
9º	Ciantini	37
10º	Iglesias	36.5

"Siempre es lindo ganar acá"

Juan María Traverso

A qué piloto no le va a gustar ganar en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez. Uno participa de la alegría de la gente en las tribunas y es hermoso. Claro que debimos pensar mucho el plan de carrera, porque el campeonato es largo y el tema del lastre no es chiste. El auto nos repondió de maravillas y quedó en cinco cilindros cuando ya teníamos la carrera resuelta.

Notaba que el Falcon de Hugo Olmi me seguía con firmeza, pero creo que después de las diez vueltas iniciales le imprimí un ritmo veloz a la competencia y ahí hice la diferencia que me permitiría llegar primero, aún con el problemita señalado.

Es verdad que debí sumar 30 kilos de lastre, y que Emilio (Satriano, uno de sus rivales directos en el objetivo del título), 10. Pero no los sentí tanto como la alegría de obtener una victoria en Buenos Aires. Siempre es lindo gana acá.

Prueba de clasificación:
1º Traverso. Chevrolet.
1'43"685. 195,880 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Minervino	Chevrolet
3º	Satriano,E.	Chevrolet
4º	Sinelli	Ford
5º	Redolfi	Chevrolet
6º	Romero	Ford
7º	Scenna	Chevrolet
8º	Hernández	Chevrolet
9º	Garrido	Chevrolet
10º	Deambrosi	Chevrolet

Récord: Traverso
1'44"174. Vuelta 3
Prom. del ganador:
195.425 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ciantini	Chevrolet
2º	Pernia	Ford
3º	Saiz	Ford
4º	Alifraco	Ford
5º	Marcos	Ford
6º	Gayraud	Ford
7º	Urretavizcaya	Ford
8º	Ciancaglini	Ford
9º	Ramos	Ford
10º	Quintana	Dodge

Récord: Ramos
1'45"032. Vuelta 1
Prom. del ganador:
190.898 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Olmi	Ford
2º	Ortelli	Ford
3º	Acuña	Ford
4º	Zanatta	Chevrolet
5º	Mancuso	Ford
6º	Iglesias	Chevrolet
7º	Malisia	Chevrolet
8º	Di Palma,R.	Chevrolet
9º	Hermoso	Ford
10º	Miserda	Ford

Récord: Ortelli
1'45"334. Vuelta 2
Prom. del ganador:
191.118 Km/h

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Traverso	Chevrolet	37'22"800
2º	Olmi	Ford	a 2"489
3º	Satriano,E.	Chevrolet	a 2"955
4º	Ciantini	Chevrolet	a 14"361
5º	Zanatta	Chevrolet	a 18"818
6º	Ramos	Ford	a 20"456
7º	Ortelli	Ford	a 25"835
8º	Saiz	Ford	a 33"633
9º	Marcos	Ford	a 39"642
10º	Garrido	Chevrolet	a 48"129
11º	Alifraco	Ford	a 52"570
12º	Malisia	Chevrolet	a 53"425
13º	Gayraud	Ford	a 53"879
14º	Mancuso	Ford	a 1'00"904
15º	Hermoso	Ford	a 1'05"765
16º	Satriano,C.	Chevrolet	a 1'06"482
17º	Ciancaglini	Ford	a 1'15"828
18º	Beraldi	Ford	a 1'16"244
19º	Miserda	Chevrolet	a 1'37"115
20º	Bortot	Chevrolet	a 1'52"219
21º	Lopez	Dodge	a 1 vuelta
22º	Sinelli	Ford	a 1 vuelta
23º	Bustos	Ford	a 1 vuelta
24º	Guarnaccia	Ford	a 1 vuelta
25º	Di Palma,R.	Chevrolet	a 3 vueltas
26º	Rodríguez,H.	Dodge	a 4 vueltas
27º	Minervino	Chevrolet	a 5 vueltas
28º	Ferraris	Chevrolet	a 6 vueltas
29º	Acuña	Ford	a 7 vueltas
30º	Fernández	Ford	a 7 vueltas

Vueltas: 21 (5641,62 mts.)
Récord de vuelta: Traverso 1'45"544 Vuelta 3.
Promedio del ganador: 190.167 Km/h
No clasificaron: Hernández; Redolfi; Quintana; Urretavizcaya; Pernia; Piniella; Accastelli; Scenna; Gil; Caram; Iglesias; Rodríguez,O.; Romero; Deambrosi; Gamari.

Segundo puesto de Hugo Olmi y un festejo acorde. Demostró que con un buen auto está para animarse a todo...

Los bienes materiales no aseguran la felicidad.

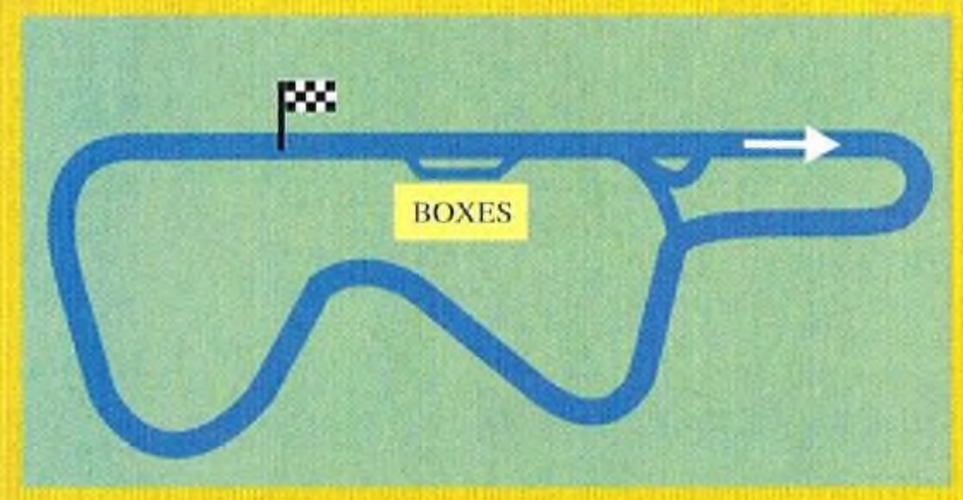
(Pero si se pierden ¡qué tristeza!)

Coberturas para todo tipo de riesgos: Vida, Automotor, Incendio, Robo, Cristales, Seguro Técnico, Responsabilidad Civil, Embarcaciones de Placer, Transporte, Accidentes Personales, Caución, Amparo Familiar, Combinado Familiar. Integrales de: Consorcio, Hoteles, Industria y Comercio, Establecimientos Educativos. Granizo, Aeronavegación y Becas.

PROVINCIA SEGUROS. TAN SEGURO COMO UN BANCO.

Carlos Pellegrini 71 Cap. Fed. Tel.: 345-2465 al 68 / 345-4925 al 28

PROVINCIA Seguros



LA SEXTA, 19 de mayo, Río Cuarto

El Gurí y su a

Derecha: Auto nuevo, vida nueva. Omar Martinez largó su primera final con el Falcon de Di Meglio y logró un gran triunfo. Soportó primero la presión de Traverso hasta que el 'Flaco' decidió ser cuarto, y la de Acuña (arriba) después. Fue la segunda victoria del 'Gurí' en el TC, y en Río Cuarto.

Notable ejecutor de pianitos, el novel Guillermo Ortelli interpreta 'El volantazo' en el autódromo riocuartense. El chico de Salto completó la trilogía de Ford, aportando su ímpetu y su talento para el espectáculo del TC..

GRILLA DE LARGADA

2º	Traverso	1º	Martínez,O.
4º	Acuña	3º	Minervino
6º	Ortelli	5º	Iglesias
8º	Urretavizcaya	7º	Luaces
10º	Garrido	9º	Pernia
12º	Ramos	11º	Sinelli
14º	del Barrio	13º	Romero
16º	Fineschi	15º	Ciantini
18º	Saiz	17º	Hermoso
20º	Satriano,E.	19º	Cocho López
22º	Ciancaglini	21º	Zanatta
24º	Redolfi	23º	Bovone
26º	Mancuso	25º	Marcos
28º	Rodríguez,O.	27º	Bustos
30º	Doumic	29º	Deambrosi
32º	Gayraud	31º	Rodríguez,H.
34º	Chabert (h.)	33º	Larroudé
36º	Dopico	35º	Salerno

niguitos

Introvertido y poco amante de las relaciones públicas debajo del auto, Omar Martinez se convirtió en uno de los mejores exponentes de la categoría y en el sexto ganador del TC en el año. Sobre un Falcon con el que desde poco tiempo atrás comenzara a encariñarse, pegó una acelerada letal y se subió a lo más alto del podio en Río Cuarto, escoltado por otros dos integrantes de la sabia nueva de la categoría, los fordistas Fabián Acuña y Guillermo Ortelli.

Como el "Flaco" en Buenos Aires la última carrera, el "Gurí" prevaleció de punta a punta y acaso su objetivo de ganar se hubiera borroneado si Traverso se equivocaba en el plan especulativo y en vez de frenar, apretaba hasta más no poder el pie derecho. Pero no lo hizo, ya que el cuarto puesto del final puso todo en claro, tanto, que de 19,50 puntos que llevaba en el campeonato, pasó a tener 30 de ventaja...

La rutina de la competencia se vio alterada cuando volcaron tras tocarse Juan Bovone y Juan Manuel Deambrosi, y debió entrar el pace car durante dos vueltas. Hubo un reclamo de René Zanatta, a quien no se le permitió salir de boxes tras una detención por problemas de temperatura.

Y la jornada se fue diluyendo →

"Anduve siempre a fondo"

Omar Martínez

Era la segunda carrera con el nuevo Falcon. Y recién me estaba familiarizando con esta unidad, motorizada por Juan De Benedictis y con un chásis tan equilibrado -sobre todo en las curvas lentas, lugar clave de la carrera-, por Rodolfo Di Meglio.

Anduve siempre a fondo, no le esquivé al bulto en ningún momento y siempre con la ilusión de prenderme en la lucha por el campeonato, algo que para muchos podía resultar utópico. Para muchos, no para mí.

Había tenido poco tiempo para probar el auto. Y la clasificación fue una excelente referencia. El sábado comprobamos de que estaba todo mejor de lo que podíamos suponer. El equipo había trabajado muchísimo y ahora faltaba que yo pudiera llevarlo como se debía. Tal vez me favoreció la lucha de Acuña con Traverso, pero yo estaba tranquilo, tenía resto y pude comprobarlo cuando se me acercó Fabián y en esos momentos hice la mejor vuelta.

→ con la versión de un supuesto alejamiento de Traverso del TC, anécdota que invadió ese autódromo con un público que osciló en las 20.000 personas.

Fue el primer triunfo del año del entrerriano Omar Martínez en el TC, en el mismo escenario donde también había ganado en octubre de 1995. A esta altura de los acontecimientos, fue más que evidente en Río Cuarto que el recambio generacional ya no es sólo en el lote general de pilotos, sino también en los puestos de vanguardia. ✖

El susto del domingo. Cuarta vuelta de la final. Se tocan y vuelcan el Chevy de Deambrosi (arriba) y el Falcon de Bovone (abajo). Los autos toman sol; pilotos y copilotos salieron ilesos...

Prueba de clasificación:
1º Ortelli. Ford. 1'19"328. 154,750 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Minervino	Chevrolet
2º	Ortelli	Ford
3º	Pernia	Ford
4º	Ramos	Ford
5º	Ciantini	Chevrolet
6º	Saiz	Ford
7º	Zanatta	Chevrolet
8º	Redolfi	Chevrolet
9º	Bustos	Ford
10º	Doumic	Ford

Record: Ciantini
1'21"983. Vuelta 4
Prom. del ganador:
148.482 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Martínez	Ford
2º	Acuña	Ford
3º	Luaces	Dodge
4º	Garrido	Chevrolet
5º	del Barrio	Dodge
6º	Hermoso	Ford
7º	"Cocho" López	Chevrolet
8º	Ciancaglini	Ford
9º	Marcos	Ford
10º	Deambrosi	Chevrolet

Record: Martinez
1'21"123. Vuelta 5
Prom. del ganador:
151.083 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Iglesias	Chevrolet
3º	Urretavizcaya	Ford
4º	Sinelli	Ford
5º	Romero	Ford
6º	Fineschi	Ford
7º	Satriano,E.	Chevrolet
8º	Bovone	Ford
9º	Mancuso	Ford
10º	Rodriguez,O.	Dodge

Record: Traverso
1'21"295. Vuelta 4
Prom. del ganador:
150.603 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	104.5
2º	Satriano, E.	74.5
3º	Acuña	73.5
4º	Minervino	63.5
5º	Ramos	58.5
6º	Urretavizcaya	57
7º	Romero	52
8º	Ortelli	50
9º	Fineschi	47
10º	Iglesias	47

FINAL

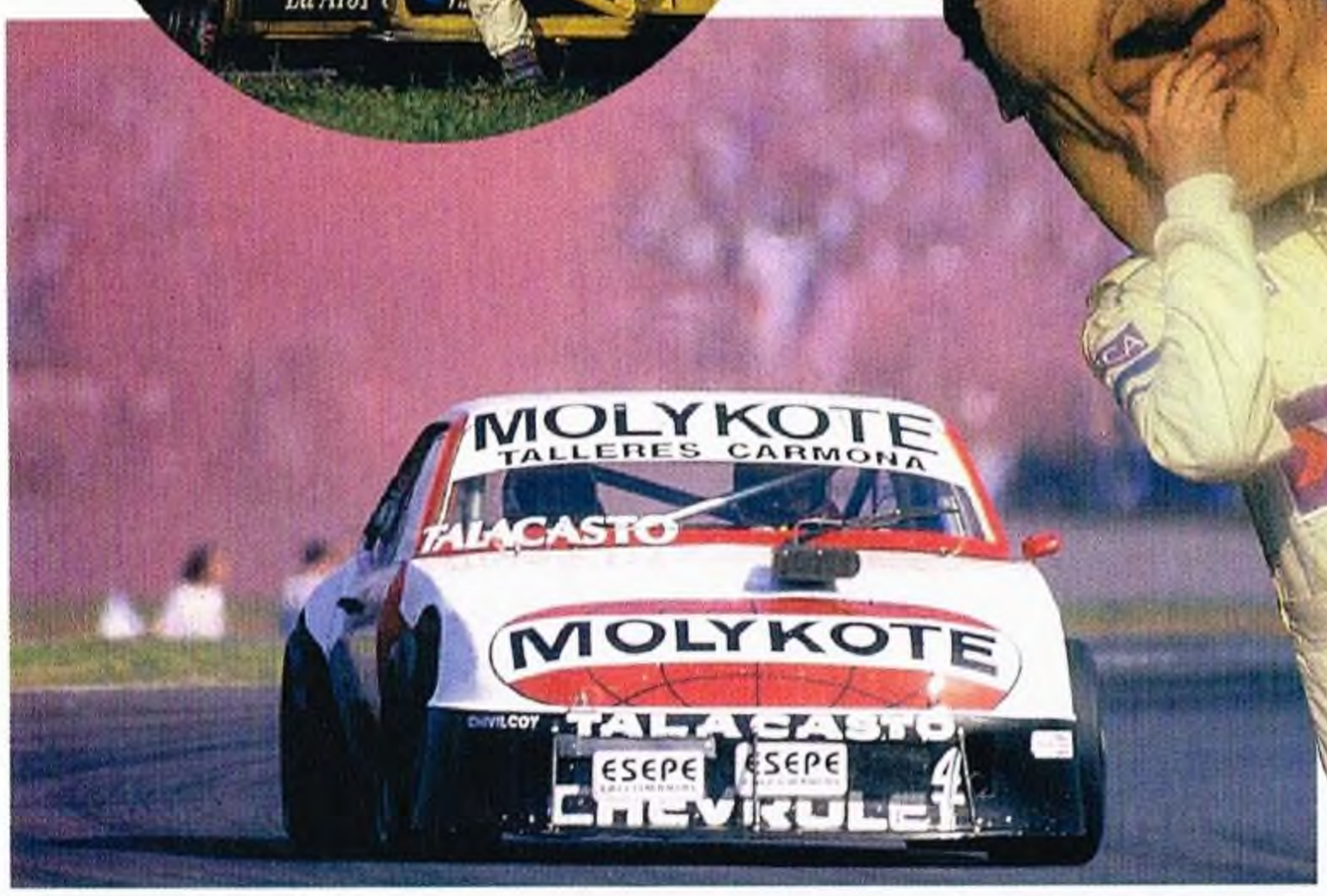
Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Martínez	Ford	45'44"682
2º	Acuña	Ford	a 2"007
3º	Ortelli	Ford	a 3"653
4º	Traverso	Chevrolet	a 9"661
5º	Minervino	Chevrolet	a 12"184
6º	Garrido	Chevrolet	a 13"198
7º	Fineschi	Ford	a 17"381
8º	Pernia	Ford	a18"024
9º	Iglesias	Chevrolet	a 18"866
10º	Sinelli	Ford	a 27"653
11º	Satriano,E.	Chevrolet	a 29"781
12º	Romero	Ford	a 30"589
13º	Ciantini	Chevrolet	a 31"171
14º	Redolfi	Chevrolet	a 31"582
15º	Doumic	Ford	a 42"455
16º	Marcos	Ford	a 42"835
17º	Saiz	Ford	a 44"601
18º	Dopico	Chevrolet	a 55"130
19º	Bustos	Ford	a 1'25"223
20º	Ciancaglini	Ford	a 1 vuelta
21º	Chabert	Dodge	a 1vuelta
22º	Gayraud	Ford	a 2 vueltas
23º	del Barrio	Dodge	a 4 vueltas
24º	Urretavizcaya	Ford	a 8 vueltas
25º	Rodriguez,O.	Dodge	a 8 vueltas

Vueltas: 27 (3410 mts.)
Récord de vuelta: Martínez 1;21,159 Vuelta 13.
Promedio del ganador: 120.762 Km/h
No clasificaron: Mancuso; "Cocho" López; Rodríguez,H.; Larroude; Salerno; Zanatta; Ramos; Deambrosi; Bovone; Luaces.

Los brazos en alto del entrerriano Omar Martínez en el podio resumen su estado de ánimo. Finalmente llegó la hora del triunfo. Y pensar que en Santa Teresita se quedó sin auto a pocas horas del comienzo de la temporada 1996.

Pase y vea

Con el acompañamiento de la orquesta de la ACTC, 'cantan' Petrucelli y Testa, del dúo 'Los llegadores'; Minervino cuida el patrimonio; La niña luce su gorro; el acompañante del 'Guri' va al baño; el 'Obispo' Satriano le escapa a las bengalas que le tiraron los diablos de la popular; Traverso y Valentini practican para el carnaval de Rio.....

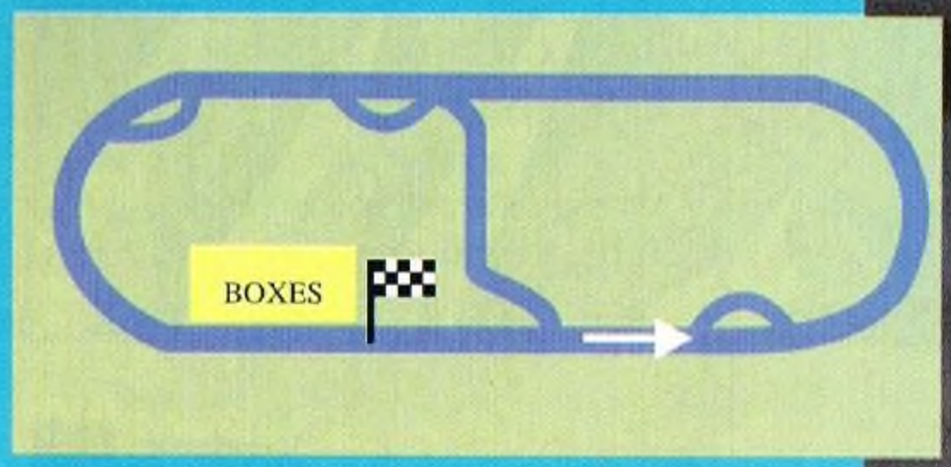


LA SEPTIMA, 2 de junio, Rafaela

Love

Como un clásico del cine mundial, como un retorno milagroso de Maradona, Rubén Luis Di Palma emergió de las tinieblas y riéndosele a la cruel chicana del ocaso volanteó como antes en el veloz óvalo de Rafaela y después de 21 años volvió a ganar nada menos que en 'su' Turismo Carretera.

Cómo no recordar entonces aquellos domingos de los '60 cuando aquel pibe rubio de la cara simpática se transformaba en un nuevo mojón de la rica historia automovilística arrecifeña. Y el dúo sublime junto a Oreste Berta y el LR, y Nurburgring, y la llama encendida a través de tantos hijos pilotos como él. Sólo que esta vez volvió a ser él quien recibió primero la bandera a cuadros en un auto de Pedersoli-Canapino, y ayudó con su triunfo a que su compañero ocasional, Traverso, se distanciara en el campeonato. →



Story

GRILLA DE LARGADA

2º	Traverso	1º	Di Palma
4º	Acuña	3º	Ortelli
6º	Cocho López	5º	Minervino
8º	Ciantini	7º	Ramos
10º	Cutini	9º	Satriano,C.
12º	Gayraud	11º	Zanatta
14º	Iglesias	13º	Redolfi
16º	Alifraco	15º	Pernia
18º	Doumic	17º	Sinelli
20º	Hermoso	19º	Romero
22º	Marcos	21º	Deambrosi
24º	Dopico	23º	Saiz
26º	Fineschi	25º	Olmi
28º	Gómez,J.L.	27º	Martínez,O.
30º	Chabert (h)	29º	Mancuso
32º	Guarnaccia	31º	Videle
34º	Bortot	33º	Accastelli
36º	Satriano,E.	35º	Rodríguez,O.
38º	Ciccale	37º	Luaces
40º	Urretavizcaya	39º	Rodríguez,H.

Como para que se miren en él aquellos que amaguen con bajar los brazos y claudicar. El 'Loco' Rubén Luis (y no al revés) Di Palma, marcha hacia la victoria en el Turismo Carretera de 1996, más precisamente en el legendario Rafaela.

"Que les sirva de ejemplo a los pibes"

Rubén Luis Di Palma

Ganar debe ser la consecuencia de un trabajo paciente. Lo que no significa ni lento ni rápido, sino a conciencia. Yo volví a ganar una carrera después de 21 años. Y antes había triunfado 33 veces. Para ser sincero, no pensaba ni remotamente en ganar en esta oportunidad. Sólo quería clasificar, porque sabía que sería el primer escalón para el podio. Pero se dio fue porque pudimos contar con un gran equilibrio entre el motor preparado por Pedersoli y la suspensión de Canapino. Jorge no nos había garantizado nada porque era muy poco el tiempo que le dimos para desarrollar el motor, pero igual llegó. Lo demás lo puse yo con mi experiencia de 52 años.

A los pibes les quiero decir que no deben arriesgar más allá del límite por querer ganar una carrera, que las cosas se dan mejor si uno piensa, si trabaja en equipo, si no se vuelve loco ni acelera más que lo que debe. Todo llega, como a mí en Rafaela. Corrí con el oficio, superé un problema de gomas sobre el final, y pude aguantarlo nada menos que a Cocho López. Después lloré como un chico, pero qué lindo es.

Prueba de clasificación:
1º Traverso. Chevrolet. 1'25"041. 201.079 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Minervino	Chevrolet
3º	Satriano,C.	Chevrolet
4º	Gayraud	Ford
5º	Pernia	Ford
6º	Doumic	Ford
7º	Deambrosi	Chevrolet
8º	Dopico	Chevrolet
9º	Martinez	Ford
10º	Chabert	Dodge

Récord: Minervino 1'25"491. Vuelta:4
Prom. del ganador: 197.856 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ortelli	Ford
2º	"Cocho" López	Chevrolet
3º	Ciantini	Chevrolet
4º	Cutini	Chevrolet
5º	Iglesias	Chevrolet
6º	Sinelli	Ford
7º	Hermoso	Ford
8º	Saiz	Ford
9º	Fineschi	Ford
10º	Mancuso	Ford

Récord: "C." López 1'25"845. Vuelta:4
Prom. del ganador: 197.113 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Di Palma,L.	Chevrolet
2º	Acuña	Ford
3º	Ramos	Ford
4º	Zanatta	Chevrolet
5º	Redolfi	Chevrolet
6º	Alifraco	Ford
7º	Romero	Ford
8º	Marcos	Ford
9º	Olmi	Ford
10º	Gómez	Ford

Récord:Ramos 1'25"756.Vuelta: 3
Prom. del ganador: 197.883 Km/h

Fue el sueño de un domingo de otoño, con toda la nostalgia a que la estación invita y la gloria que tamaña hazaña conlleva. A los 51 años, el "Loco" Di Palma superó la barrera del sonido, ensanchó su curtida espalda para aguantar la arremetida de otro de su generación, "Cocho" López y escribió un nuevo capítulo de su "Love Story" con ese público del TC tan proclive al reconocimiento y respeto por sus ídolos.

De irregular desempeño en los últimos tiempos, Cocho López fue protagonista en Rafaela, donde finalizó detrás de Di Palma.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Di Palma,L.	Chevrolet	30'36"267
2º	"Cocho" López	Chevrolet	a 0"579
3º	Iglesias	Chevrolet	a 5"860
4º	Traverso	Chevrolet	a 6"611
5º	Ramos	Ford	a 13"933
6º	Redolfi	Chevrolet	a16"159
7º	Martínez	Ford	a 18"003
8º	Cutini	Chevrolet	a 19"111
9º	Pernia	Ford	a 22"083
10º	Gayraud	Ford	a 25"803
11º	Satriano,E.	Chevrolet	a 28"169
12º	Sinelli	Ford	a 29"113
13º	Romero	Ford	a 44"543
14º	Saiz	Ford	a 57"742
15º	Mancuso	Ford	a 1'01"039
16º	Gomez	Ford	a 1'02"423
17º	Deambrosi	Chevrolet	a 1'18"582
18º	Urretavizcaya	Ford	a 1'22"555
19º	Guarnaccia	Ford	a 1'33"099
20º	Hermoso	Dodge	a 1'38"255
21º	Luaces	Dodge	a 1 vuelta
22º	Minervino	Chevrolet	a 1 vuelta
23º	Chabert	Dodge	a 1 vuelta
24º	Ciantini	Chevrolet	a 1 vuelta
25º	Bortot	Chevrolet	a 1 vuelta
26º	Videle	Ford	a 1 vuelta
27º	Accastelli	Chevrolet	a 1 vuelta
28º	Satriano,C.	Chevrolet	a 2 vueltas
29º	Ciccale	Chevrolet	a 2 vueltas
30º	Alifraco	Ford	a 3 vueltas
31º	Marcos	Ford	a 3 vueltas
32º	Rodríguez,O.	Dodge	a 3 vueltas
33º	Ortelli	Ford	a 6 vueltas
34º	Dopico	Chevrolet	a 7 vueltas

Vueltas: 21 (4750)
Récord de vuelta: Martinez 1;26,181 Vuelta 5
Promedio del ganador: 195.560 Km/h
No clasificaron: Fineschi; Acuña; Olmi; Doumic; Zanatta.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	120.5
2º	Satriano, E.	78
3º	Acuña	78
4º	Ramos	72.5
5º	Minervino	69
6º	Iglesias	63
7º	Urretavizcaya	59
8º	Romero	57.5
9º	Martinez	55.5
10º	Ortelli	55

Dato curioso: Di Palma, aquí detrás de Minervino y delante de Ortelli, Traverso y Cocho Lopez, siempre pasó adelante por la torre de control.

El "Loco" había debutado en una Mercedes -Santa Rosa del '63, y su última victoria había ocurrido el 20 de abril del '75, también en la ciudad bonaerense. De esta carrera de Rafaela quedará también la anécdota de la piña con mayúsculas de José Beraldi en la cuarta vuelta de la tercera serie, cuando a 250 Kph cortó el cielo a los tumbos con su Falcon, en compañía de Rubén Campos. Ambos podrán contarlo, por fortuna, y el recuerdo quedará fijado como el día en que volvió a ganar Di Palma.

Clavada estilo años ´50

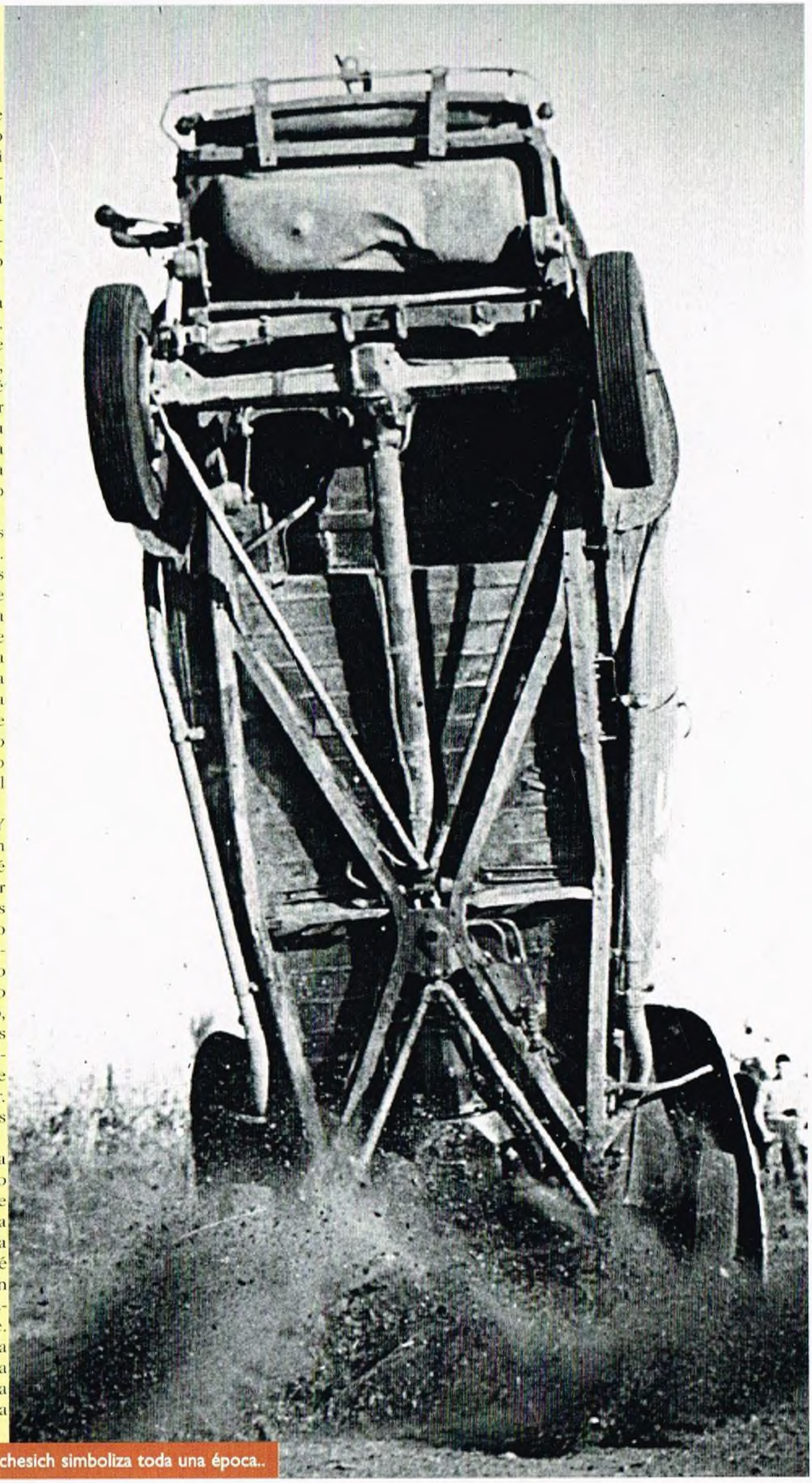
Testimonio de una época en la que se estaba forjando el automovilismo deportivo argentino, este documento de Ricardo Alfieri muestra la clavada de punta del auto 37 conducido por Victorio Marchesich en la Vuelta de Santa Fe, el 25 de febrero de 1950. El piloto falleció como consecuencia de ese accidente, y esto contó Alfieri a la revista Auto 2000, muchos años después.

Fuimos con Alberto Salotto a cubrir la carrera, que se realizaría sábado y domingo. Lo primero que traté de hacer es saber dónde empezaba la tierra. Cuando llegué al lugar, de noche, y el auto me dejó solo, pensé qué estaba haciendo yo allí... Empecé a caminar en dirección a la carrera, internándome en la tierra hasta que me crucé con un paisano a caballo. Le pregunté dónde había una curva y me explicó que curva no, pero sí un lomo de burro.

"Seguí caminando un kilómetro más hasta que lo encontré. En realidad eran dos. En ese lugar ya había como cien personas que preparaban el asado y tomaban mate esperando la carrera. Uno se había subido a unos cajones arriba de un camión y hacía de vigía, porque como era campo abierto podía dominar bien el panorama. La gente estaba ubicada peligrosamente cubriendo una franja de 50 metros de cada lado a medio metro de la ruta. Yo llevaba once placas y cuando había hecho ocho fotos, a los ocho primeros(seguramente entre ellos estaría el ganador) decidí parar.

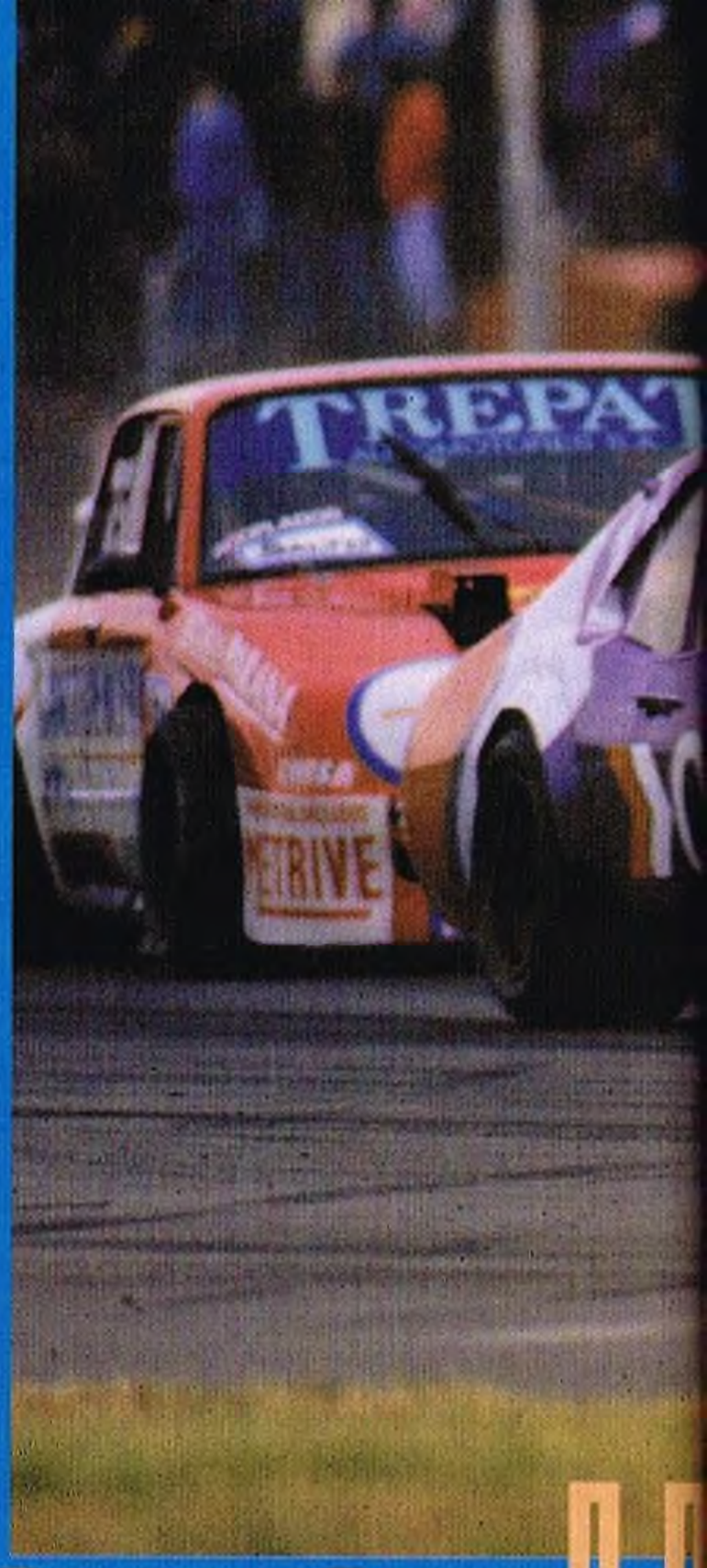
Me guardé tres fotitos por las dudas. Y como tenía frío me senté dentro de un camión de uno de los espectadores y tomé una tacita de mate cocido, esperando hacer las fotos que faltaban. Pasaron varios coches más (uno por minuto, más o menos) pero no les saqué. El destino quiso que me zambullera al suelo para sacarle al auto número 37, de Marchesich. Fue justo en el momento en el que el auto entró en un lomo de burro, venía muy fuerte, volcó dando varias vueltas en el aire, permitiéndome gatillar. La segunda placa la saqué cuando la gente trataba de acomodar el auto y la última, al conductor. Cuando llegó la ambulancia ya no tenía más rollo.

"Conseguí que una chatita me llevara a encontrarme con Salotto. El viaje duró como siete horas. Le conté todo y al día siguiente volvimos a Buenos Aires. Me quedé en la Editorial Atlántida revelando y cuando vi la foto se la mostré al portero, Molinari. "Qué linda, pibe -me dijo-, lástima que te salió un poco oscura ". A la mañana siguiente me llamaron de la Editorial para felicitarme. Durante mucho tiempo me trabajó la cabeza por la muerte de ese muchacho y me sentía culpable. Pensaba que se había dado mucha casualidad y me cuestionaba que le había traído mala suerte".



La historia de esta foto del vuelco de Marchesich simboliza toda una época..

Largaaaaroooon!!!!... Traverso en lucha con Ortelli.("Da gusto competir con pibes como este", dijo el 'Flaco'). Detrás, Ramos y Martinez, Minervino y Di Palma.



El cartero l

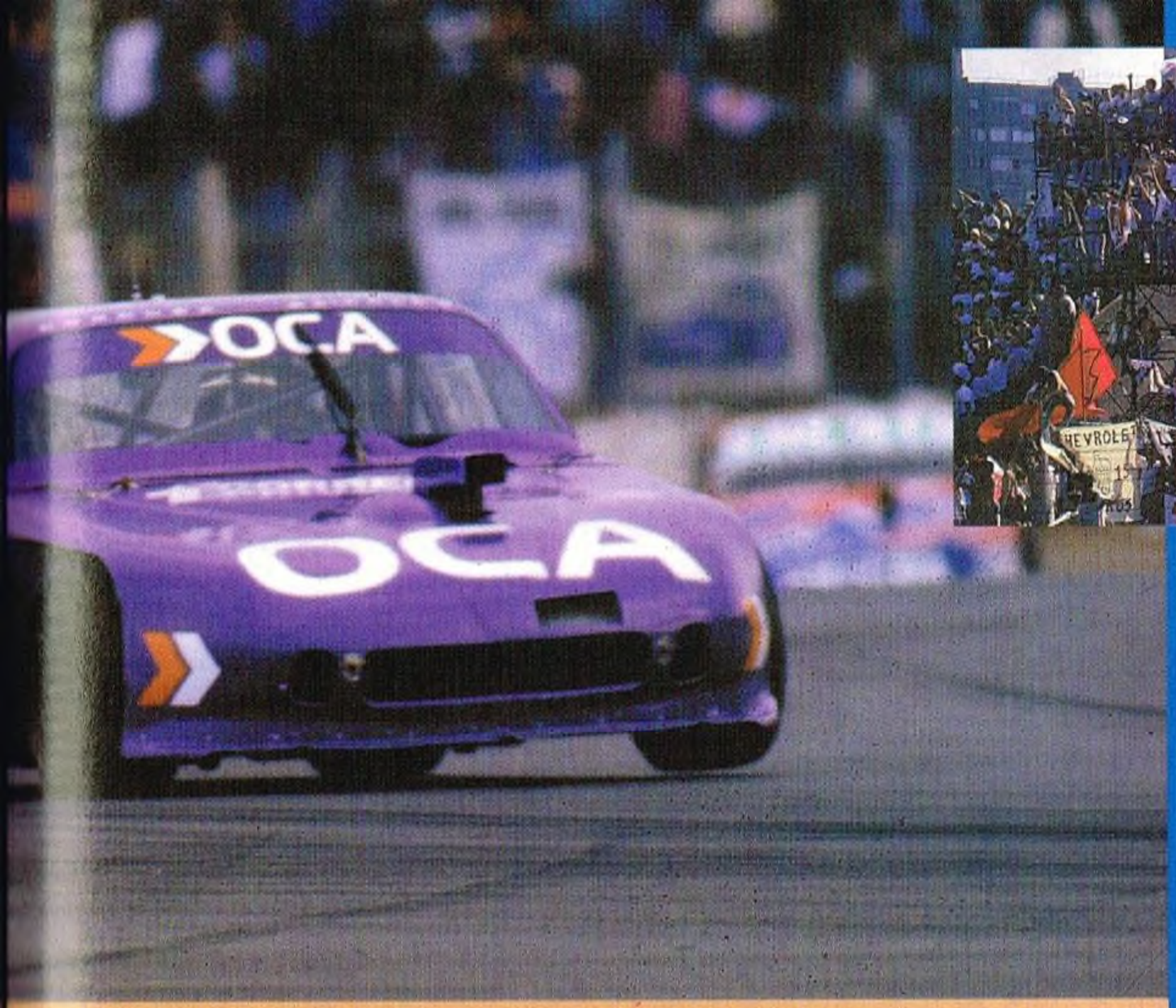
GRILLA DE LARGADA

2º	Ortelli	1º	Traverso
4º	Martínez,O.	3º	Ramos
6º	Minervino	5º	Garrido
8º	Di Palma,R.	7º	del Barrio
10º	Cocho López	9º	Satriano,E.
12º	Gayraud	11º	Sinelli
14º	Scenna	13º	Fineschi
16º	Ciantini	15º	Acuña
18º	Marcos	17º	Alifraco
20º	Saiz	19º	Redolfi
22º	Urretavizcaya	21º	Pacchialat
24º	Hermoso	23º	Doumic
26º	Deambrosi	25º	Mancuso
28º	Iglesias	27º	Satriano,C.
30º	Gil Bicella	29º	Ciancaglini
32º	Caram	31º	Di Palma,M.
34º	Gómez,J.L.	33º	del Bó
36º	López,J.C.	35º	Guarnaccia
38º	Quintana	37º	Dopico
40º	Oñatibia	39º	Olmi
42º	Chabert (h)	41º	Puricelli
44º	Lavari	43º	Muñiz,R.P. (p)
45º	Guidi		

El auto violeta auspiciado por Oca volvió a repartir ilusiones en el autódromo de Buenos Aires, guiado por un cartero eficaz, sabio del oficio. Como ya había ocurrido en la anterior presentación del Turismo de Carretera en el olimpo porteño, el "cartero" Juan María Traverso prefirió la gloria -avalada por el marketing-, a la burda especulación a que lo obliga la suma de peso.

Pero qué son 30 kilos más, si a cambio la tribuna explota, la gente delira, la bandera a cuadros zumba cerca de la mano en alto del acompañante Valentini, segundo queda el pibe Ortelli con todo lo que eso significa por eso de la edad, la juventud y la vejez, y además los puntos de ventaja en el campeonato son más que antes...

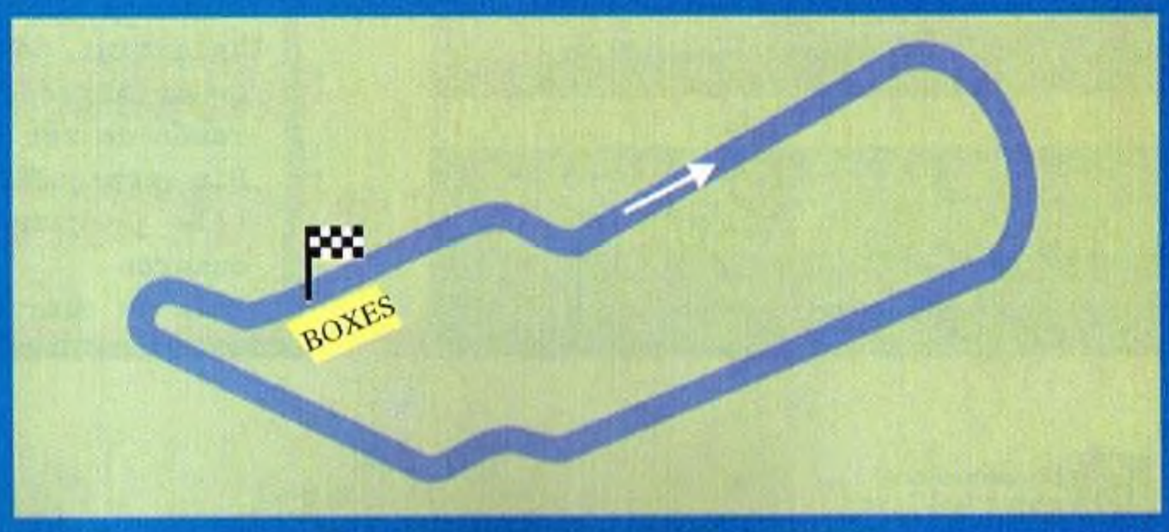
Como la vez anterior en el mismo circuito 12, Traverso obtuvo la de punta a punta. El trámite de la carrera había sido emotivo, aunque sin demasiados sorpasos. La prematura deser- →



n parte del público (arriba-derecha) gozó con el doblete de Juan María Traverso en el autódromo
car Alfredo Galvez'. En la foto inferior, el 'Flaco' acelera delante de Guillermo Ortelli.

amó dos veces

VA, 7 de julio, Buenos Aires



ción de Fabián Acuña en la vuelta inicial luego del accidente sufrido por su mecánico Gabriel del Giorgio (se le cayó el auto encima al romperse el cricket y sufrió fractura de cráneo), le quitó al espectáculo un atractivo más. Y luego lo mejor estuvo en el duelo entre Traverso y Ortelli, aunque la sapiencia de aquel, amparada por la afectividad del Chevy, fue suficiente razón para llegar a estar dos segundos por debajo del Ford del pujante representante de Salto.

A partir de esta competencia Pedersoli y Canapino quizás tendrían que "cobrar doble", ya que los 80 kilos de lastre en el Chevy número 1 deberán ser compensados con creatividad para poder lograr el cometido de que las cartas no queden desparramadas antes de llegar a ese destino que aguarda con su corona de laureles..

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Traverso	Chevrolet	36'58"979
2º	Ortelli	Ford	a 0"515
3º	Minervino	Chevrolet	a 3"427
4º	Martínez	Ford	a 13"925
5º	Fineschi	Ford	a 28"793
6º	Di Palma,R.	Chevrolet	a 29"236
7º	Satriano,E.	Chevrolet	a 31"759
8º	Scenna	Chevrolet	a 36"055
9º	del Barrio	Dodge	a 41"642
10º	Saiz	Ford	a 43"826
11º	Alifraco	Ford	a 1'08"924
12º	Ciancaglini	Ford	a 1'11"554
13º	Satriano,C.	Chevrolet	a 1'12"091
14º	Deambrosi	Chevrolet	a 1'12"853
15º	Ramos	Ford	a 1'26"568
16º	Doumic	Ford	a 1'30"230
17º	Gil	Ford	a 1'31"509
18º	Caram	Chevrolet	a 1'34"041
19º	Oñatibia	Dodge	a 1'34"724
20º	Gayraud	Ford	a 1'35"579
21º	Ciantini	Chevrolet	a 1'47"876
22º	Guarnaccia	Ford	a 1 vuelta
23º	Urretavizcaya	Ford	a 1 vuelta
24º	Marcos	Ford	a 1 vuelta
25º	Chabert	Dodge	a 1 vuelta
26º	Redolfi	Chevrolet	a 1 vuelta
27º	Iglesias	Chevrolet	a 1 vuelta
28º	Dopico	Chevrolet	a 3 vueltas
29º	Guidi	Ford	a 3 vueltas
30º	Hermoso	Ford	a 5 vueltas
31º	Olmi	Ford	a 5 vueltas
32º	Piniella	Ford	a 5 vueltas
33º	Garrido	Chevrolet	a 6 vueltas
34º	Quintana	Dodge	a 6 vueltas
35º	Sinelli	Ford	a 7 vueltas

Vueltas: 21 (5641,62 mts.)
Récord de vuelta: Ortelli 1'44"285 Vuelta 2
Promedio del ganador: 192.208 Km/h
No clasificaron: "Cocho" López; Pacchialat; Laveri; Gómez; Del Bo; Muñiz; Di Palma, M.; López; Mancuso

Después de ser segundo en su serie, el 'Gurí' Martinez realizó una labor interesante, y finalizó en el cuarto lugar.

Prueba de clasificación:
1º Satriano. Chevrolet. 1'42"478. 198.187 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ramos	Ford
2º	Minervino	Chevrolet
3º	Satriano,L.	Chevrolet
4º	Sinelli	Ford
5º	Scenna	Chevrolet
6º	Ciantini	Chevrolet
7º	Redolfi	Chevrolet
8º	Urretavizcaya	Ford
9º	Mancuso	Ford
10º	Iglesias	Chevrolet

Récord: Ramos. 1'45"565. Vuelta: 2
Prom. del ganador: 192.297 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Traverso	Chevrolet
2º	Martínez	Ford
3º	Di Palma,R.	Chevrolet
4º	Gayraud	Ford
5º	Acuña	Ford
6º	Marcos	Ford
7º	Saiz	Ford
8º	Hermoso	Ford
9º	Satriano,C.	Chevrolet
10º	Gil	Ford

Récord: Martínez 1'43"379. Vuelta 6
Prom. del ganador: 194.155 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ortelli	Ford
2º	Garrido	Chevrolet
3º	del Barrio	Dodge
4º	"Cocho" López	Chevrolet
5º	Fineschi	Ford
6º	Alifraco	Ford
7º	Pacchialat	Ford
8º	Doumic	Ford
9º	Deambrosi	Chevrolet
10º	Ciancaglini	Ford

Récord: Ortelli 1'45"091. Vuelta 5
Prom. del ganador: 193.537 Km/h

Clase de pianito, por el profesor Eduardo Ramos. 'Lalo' ganó la primera serie pero una goma lo relegó al 15to. lugar en la final.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	146
2º	Satriano, E.	90
3º	Minervino	87
4º	Ramos	81
5º	Acuña	81
6º	Ortelli	76
7º	Martinez	71
8º	Iglesias	65
9º	Fineschi	61
10º	Saiz	60

"Muchos no creían que me tiraría a ganar"

Juan María Traverso

Otra vez Buenos Aires, el circuito doce, las tribunas, el grito que desemboca en el podio y todos los brazos en alto, incluso los míos y los de mi acompañante Valentini. Ganar nuevamente en el Oscar Alfredo Galvez es alimentar mi razón de ser de deportista, da gusto. Sin especulaciones con el lastre y sólo pensando en la bandera a cuadros.

Nada de cuarto esta vez; la lucha con Guillermo Ortelli me gustó porque él es un pibe leal. Yo había quedado mal el sábado porque no veía del todo bien la mano con el auto. Pero ya en carrera todo mejoró. Incluso en la segunda serie -que gané-, me dí cuenta de que se podía dar, aunque muchos no creyeran que me tiraría a ganar, que iría por el triunfo.

Además, quería recibir el trofeo en homenaje al hijo de ese gran amigo que fue el sindicalista Diego Ibañez. Por el recuerdo de Guillermo Ibañez también quería vencer, y pude hacerlo. Sabía que tanto lastre a partir de este momento haría todo más difícil con miras al bicampeonato, pero no quería pensar en eso.

Vuelco estilo fin de siglo

El Falcon del 'Tano' José Beraldi se despistó a 250 kph en Rafaela '96, se topó con un talud que lo catapultó hacia el aire con piloto y acompañante incluído. Testigos contaron siete tumbos (la foto fue sacada de la filmación de Carburando por canal 13). Múltiples traumatismos Beraldi y fracturas Ruben Campo fue el resultado. Ya en el hospital, aún bajo los efectos del golpe, Beraldi le pidió al periodista Andrés Perco que lo entrevistara para la televisión. "Así me veo bien y decido no correr más", le suplicó.

Volvió a meterse de lleno en su Boca querido, donde integra la comisión directiva que preside Mauricio Macri (ambos en la foto), y hasta se puso la azul y oro para jugar. Pero algo excedido de peso y con algunos problemas para entender las indicaciones tácticas y estratégicas del entrenador Carlos Bilardo, prefirió parar...

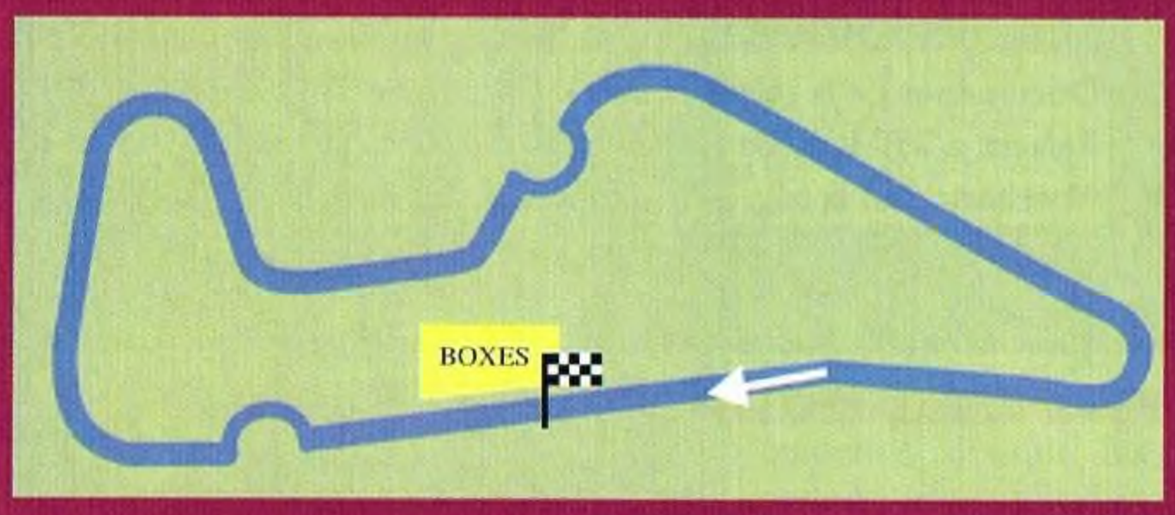
Documento de la televisación de Carburando por el 13. En Rafaela, a 250 kph, Beraldi se clavó de punta (al estilo Marchesich en la pág. 37) y empezó a dar tumbos.

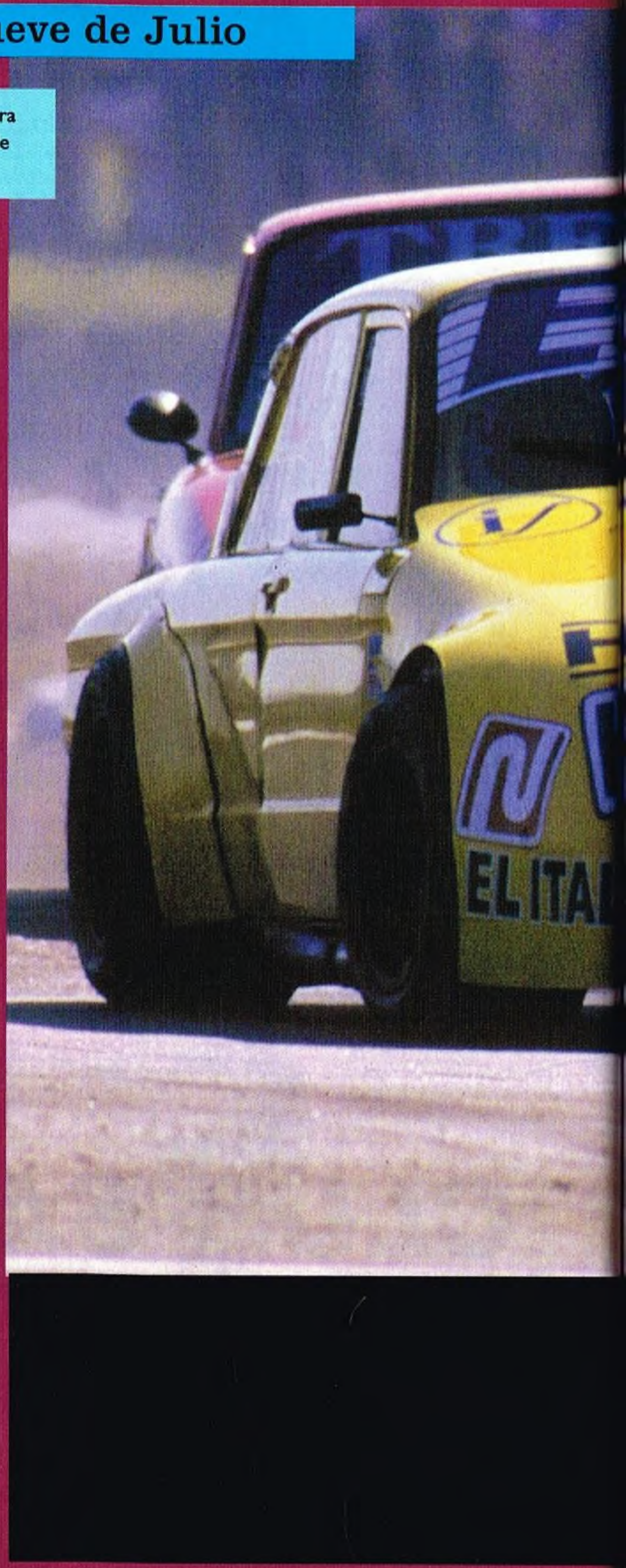
CLUB SAN JORGE

Acompañando al Turismo Carretera

LA NOVENA, 11 de agosto, Nueve de Julio

El 'Gurí' va con paso firme hacia la victoria en la dramática segunda carrera del año en el autódromo nuevejuliense. Lo siguieron otros dos Ford, el de Guillermo Ortelli y el de Fabián Acuña.



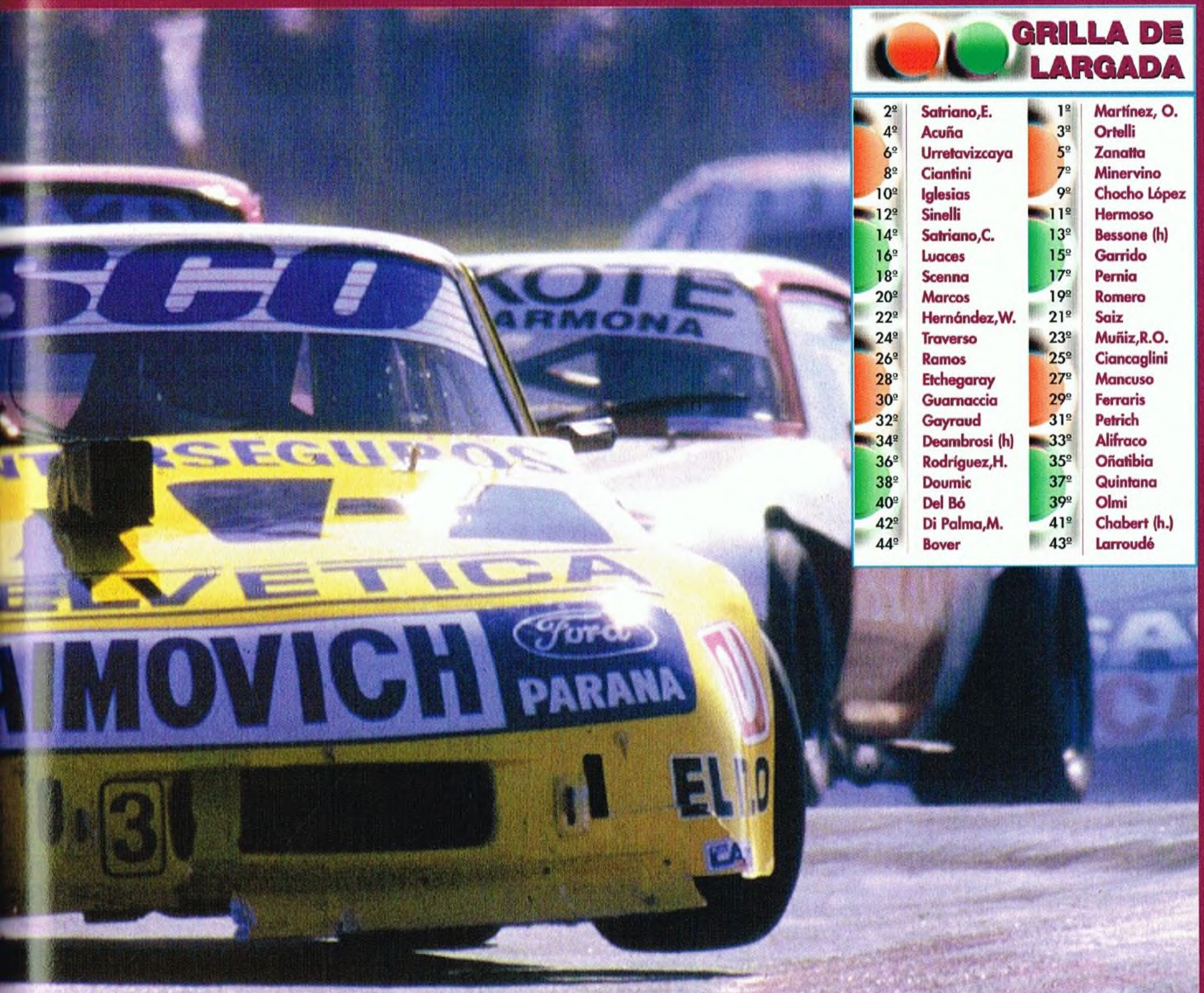


Entre los dos primeros, Omar Martinez (30) y Guillermo Ortelli (23), suman menos edad que el veterano piloto local Julio Faustino (64). También son menores que quienes a esta altura del campeonato luchan por el título (Traverso, Minervino y Satriano). El juego de las edades sirve para enmarcar lo ocurrido el Día del niño bajo el ancho cielo nuevejuliense, y para recordar las imágenes de una carrera encarada con el ímpetu que caracteriza a ambos pilotos defensores de Ford, en una categoría a la que le comenzó a hacer tanto bien el recambio generacional.

El 'Gurí' ya venía acelerando desde la tercera serie, como pidiendo cancha para copar la parada durante una jornada que ya había tenido alguna alarma en la batería anterior con un Traverso salvado por milagro de una piña que no fue para tranquilidad de todos, y varios serpenteos por el pasto en la víspera y el viernes, protagonizados por Walter Hernandez y Hugo Olmi, entre otros menores.

Fue la jornada del susto provocado por la espectacularidad con que se desarrolló la escena con Scenna (valga la redundancia...) como protagonista central y a su auto chamuscándose en medio de una humareda que se elevó en forma impresionante, como se puede apreciar en las páginas siguientes.

Tres Ford adelante en la carrera (Martinez, Ortelli y Acuña), y curiosamente tres Chevrolet comandando el campeonato (Traverso, Minervino y Satriano), formaron parte de la estadística final de una competencia que contó con la anécdota de Doumic reclamándole muy mal al comisario deportivo Carlos Hidalgo por la bandera negra tras adelantarse con el pace car en pista luego del incendio de Scenna. Matinez no vio nada de eso, ya que se había hecho humo...

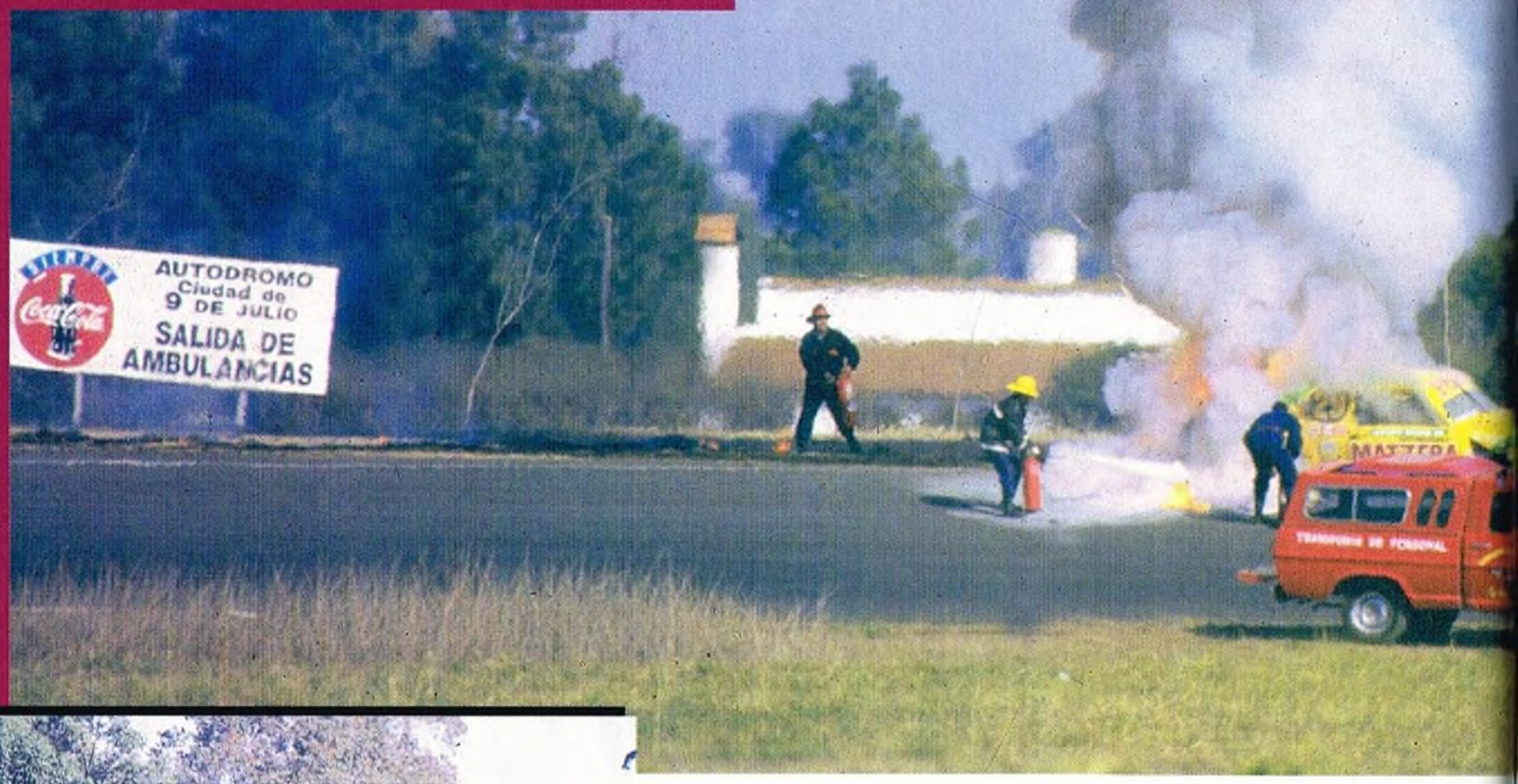


GRILLA DE LARGADA

2º	Satriano,E.	1º	Martínez, O.
4º	Acuña	3º	Ortelli
6º	Urretavizcaya	5º	Zanatta
8º	Ciantini	7º	Minervino
10º	Iglesias	9º	Chocho López
12º	Sinelli	11º	Hermoso
14º	Satriano,C.	13º	Bessone (h)
16º	Luaces	15º	Garrido
18º	Scenna	17º	Pernia
20º	Marcos	19º	Romero
22º	Hernández,W.	21º	Saiz
24º	Traverso	23º	Muñiz,R.O.
26º	Ramos	25º	Ciancaglini
28º	Etchegaray	27º	Mancuso
30º	Guarnaccia	29º	Ferraris
32º	Gayraud	31º	Petrich
34º	Deambrosi (h)	33º	Alifraco
36º	Rodríguez,H.	35º	Oñatibia
38º	Doumic	37º	Quintana
40º	Del Bó	39º	Olmi
42º	Di Palma,M.	41º	Chabert (h.)
44º	Bover	43º	Larroudé

Martínez se hizo humo

Humo negro arriba, humo blanco en la foto mayor. Todo el fuego abrasa el auto de Scenna. Los bomberos del cuartel local hacen lo que pueden para apagar el incendio.



Izquierda: Momento de tensión. El fuego tiende a apagarse, pero cuesta. Derecha: Matafuegos, mangueras, riesgo humano. Hasta los helicópteros de Carburando y de Guillermo Maldonado (oriundo de Nueve de Julio) aportar lo suyo para secar la pista.

Chernobyl a la criolla

UN toque involuntario del joven Cristian Satriano a Carlos Luaces en el curvón, cuando la locura del comienzo lo envuelve todo, originó el posterior ingreso del pace car, en medio de una humareda al estilo Chernobyl...

Pernía se encontró con el auto de Luaces, al que no pudo esquivar, mientras que la frenada de Antonio Scenna le impidió a Gayraud maniobrar y, a pesar de clavar los frenos, le dio de lleno desde atrás.

El tanque de nafta del Chevrolet de Scenna roto por el impacto comenzó a largar combustible sobre el pasto seco. El líquido primero se ensañó con el auto de Gayraud y luego con el de Scenna, cuya mitad del medio hacia atrás comenzó a arder en forma impresionante. Los Bomberos Voluntarios del cuartel local , dos de cuyos heroicos miembros terminaron con asfixia, controlaron el fuego al rato, en medio de los nervios.

Cuando todo volvió a la normalidad -por llamarlo de alguna manera-, fue para gozar el repunte de Traverso que desde muy atrás llegó quinto, aunque por suma de tiempos quedó relegado al undécimo lugar.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Martínez	Ford	34'06"036
2º	Ortelli	Ford	a 3"827
3º	Acuña	Ford	a 17"281
4º	Minervino	Chevrolet	a 23"783
5º	Iglesias	Chevrolet	a 37"623
6º	Sinelli	Ford	a 39"080
7º	Hermoso	Ford	a 49"220
8º	Ciantini	Chevrolet	a 1'01"286
9º	Satriano,C.	Chevrolet	a 1'03"435
10º	Ramos	Ford	a 1'04"540
11º	Traverso	Chevrolet	a 1'04"721
12º	"Cocho" López	Chevrolet	a 1'10"184
13º	Saiz	Ford	a 1'19"297
14º	Etchegaray	Ford	a 1'25"680
15º	Satriano,E.	Chevrolet	a 1'30"419
16º	Alifraco	Ford	a 1'53"324
17º	Romero	Ford	a 1'56"081
18º	Ciancaglini	Ford	a1'59"283
19º	Guarnaccia	Ford	a 2'16"055
20º	Hernández	Ford	a 2'26"799
21º	Quintana	Dodge	a 2'34"136
22º	Deambrosi	Chevrolet	a 2'41"222
23º	Bover	Ford	a 1 vuelta
24º	Mancuso	Ford	a 3 vueltas
25º	Chabert	Dodge	a 3 vueltas
26º	Zanatta	Chevrolet	a 4 vueltas
27º	Ferraris	Chevrolet	a 5 vueltas
28º	Del Bo	Chevrolet	a 5 vueltas
29º	Rodríguez,H.	Dodge	a 5 vueltas

Vueltas: 19 (4614, 85 mts.)
Récord de vuelta: Minervino 1'37"597 Vuelta 11
Promedio del ganador: 154.277 Km/h
No clasificaron: Garrido; Muñiz; Marcos; Larroude; Urretavizcaya; Petrich; Olmi; De Palma,M.; Bessone; Oñatibia

Walter Hernandez, el campeón del TC en 1993, volvió a la categoría en Nueve de Julio con el Falcon que había conducido Oscar Fineschi. Rompió un neumático y clasificó en el 20mo. puesto.

Urreta se perfilaba bien, tras ser 2do. en su serie. Pero rompió una goma y el carter.

Prueba de clasificación:
1º Zanatta. Chevrolet. 1'36"330. 172.964 Km/h.

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Satriano,E.	Chevrolet
2º	Zanatta	Chevrolet
3º	Ciantini	Chevrolet
4º	Hermoso	Ford
5º	Satriano,C.	Chevrolet
6º	Pernia	Ford
7º	Marcos	Ford
8º	Muñiz	Ford
9º	Ramos	Ford
10º	Ferraris	Chevrolet

Récord: Satriano,E.
1'8"147. Vuelta 5
Prom. del ganador:
171.223 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ortelli	Ford
2º	Urretavizcaya	Ford
3º	"Cocho" López	Chevrolet
4º	Sinelli	Ford
5º	Garrido	Chevrolet
6º	Scenna	Chevrolet
7º	Saiz	Ford
8º	Traverso	Chevrolet
9º	Mancuso	Ford
10º	Guarnaccia	Ford

Récord: Traverso
1'37"323. Vuelta 6
Prom. del ganador:
143.869 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Martinez	Ford
2º	Acuña	Ford
3º	Minervino	Chevrolet
4º	Iglesias	Chevrolet
5º	Bessone	Ford
6º	Luaces	Dodge
7º	Romero	Ford
8º	Hernández	Ford
9º	Ciancaglini	Ford
10º	Etchegaray	Ford

Récord: Minervino
1'37"250. Vuelta 6
Prom. del ganador:
175.510 Km/h

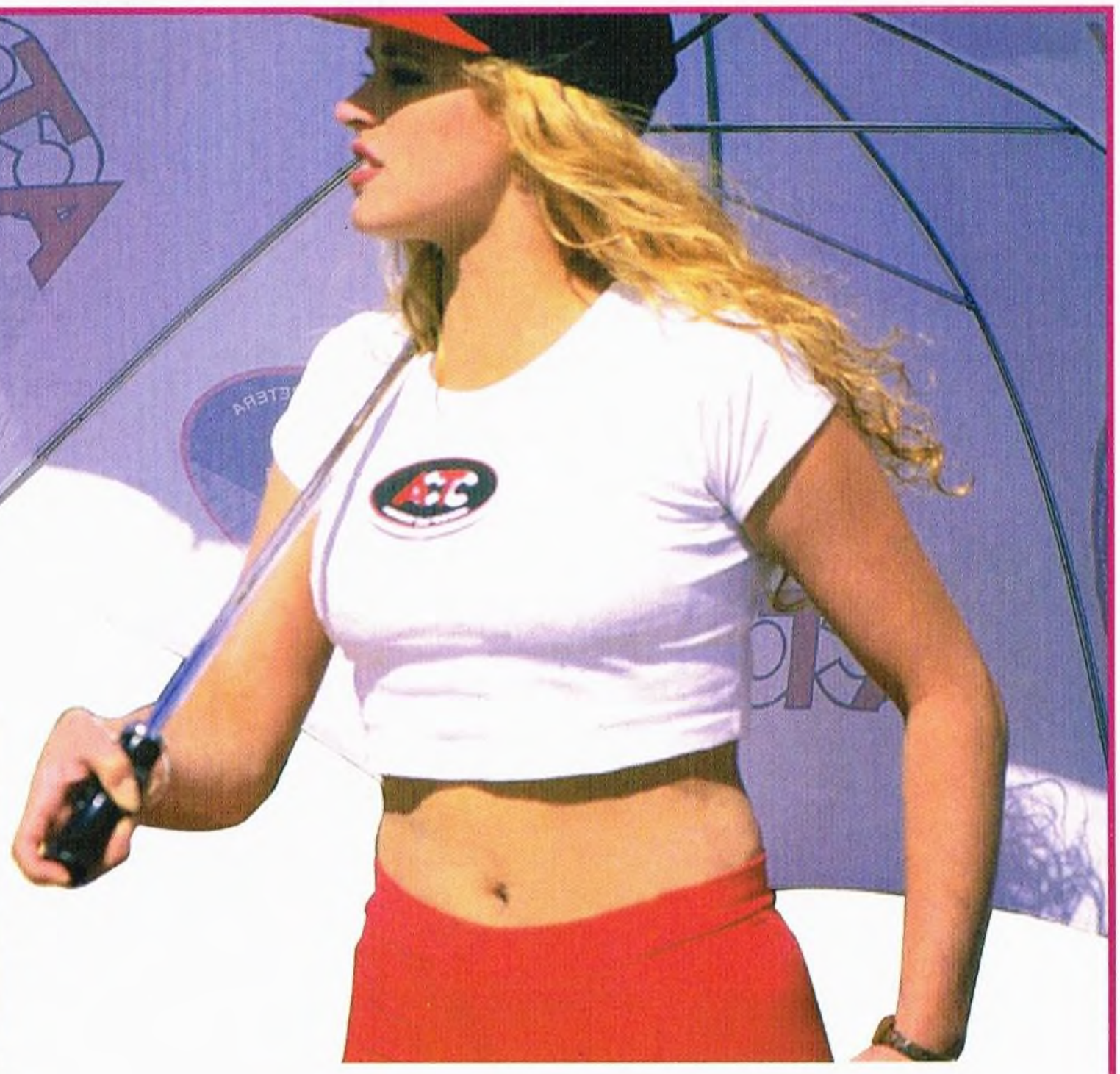
CAMPEONATO

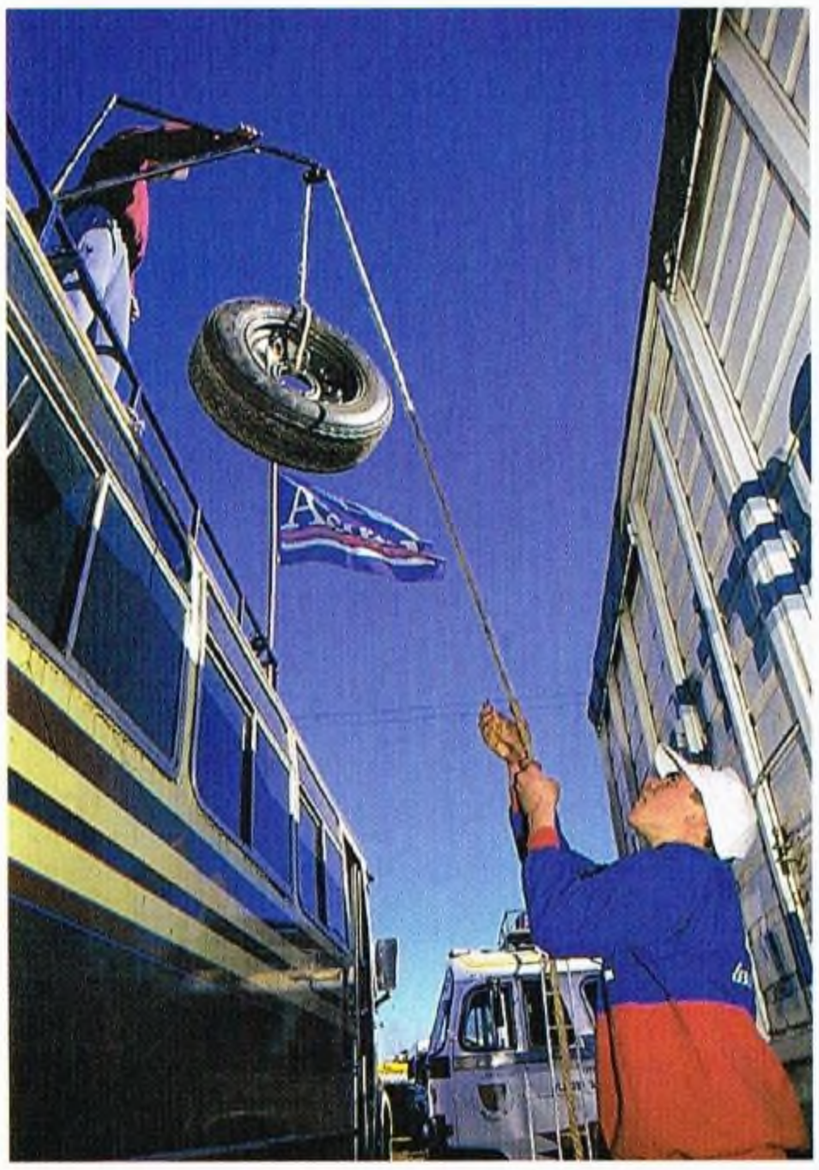
Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	150.5
2º	Minervino	101.5
3º	Satriano, E.	98.5
4º	Acuña	98.5
5º	Ortelli	97
6º	Martinez	96
7º	Ramos	87
8º	Iglesias	78
9º	Urretavizcaya	66
10º	Saiz	65.5

"Teníamos más velocidad final"

Omar Martínez

El motor que me dio De Benedictis y el acierto de Di Meglio con los amortiguadores me brindaron una tranquilidad bárbara. Claro que igualmente tuve que estar muy concentrado porque Ortelli no me daba respiro y yo no podía seguir como venía desde el comienzo del torneo. Tenía que llegar bien, y noté que se podía dar desde el mismo viernes. Ya el sábado lo vi muy firme al auto, y por sobre todo veloz. Tanto que ya en carrera me di cuenta que teníamos más velocidad final en cada recta, que ahí solidificábamos la victoria. Me cansé de mirar hacia atrás. Creo que fue una linda carrera, al menos para mí...





Pase y vea

El atardecer silencioso de un sábado en cualquier circuito precede al ruido de la noche que la semana siguiente televisará Carburando por TyC Sports: Las gomas están flamantes y listas para la competencia; acá no hay nadie, no me habré equivocado de autódromo?; cuerpo a tierra que se largó a hacer firuletes el casarense Malattini con su avión!!!

Por Eduardo Gonzalez Rouco

Qué

fenómeno popular digno de un análisis sociológico éste del Turismo Carretera. Y vaya si el corazón de la categoría más popular del automovilismo argentino tendrá razones que la razón no comprende. En definitiva, ocurre con todo lo que nace del sentimiento. Claro que si bien hay críticas que pueden ser respetadas, hay 'razones' caseras que equilibran la balanza y hasta la mecen a su favor. Se puede decir, por ejemplo...

Que como prácticamente ya no se corre en ruta como antes el TC perdió sentido, porque la esencia estaba en aquellos escenarios, asado de por medio, y con la ñata contra los alambrados.

Que los autos son modelos más antiguos que el tango y sólo se consiguen en plaza como piezas de museo.

Que en los autódromos son pocos los que manejan bien, y muchos los que andan por el pasto.

Que deportivamente no existe y, lo mismo que ocurre en el folklore, muchos tocan de oído.

Que TC era el de antes, cuando corrían los Galvez, Marcos Ciani, Rolo de Alzaga, Bordeu, Cupeiro, Nasif, y tantos otros que sería interminable nombrar...

En cambio yo tengo un concepto definido del porqué del éxito de la categoría:

El TC nace de cada pueblo, de cada taller, en cada peña, y hay una indentificación inmejorable entre piloto y gente. El aficionado se siente partícipe de todo lo que tenga que ver con el tema. Y el domingo o va a la carrera, o la escucha por radio o la ve por televisión.

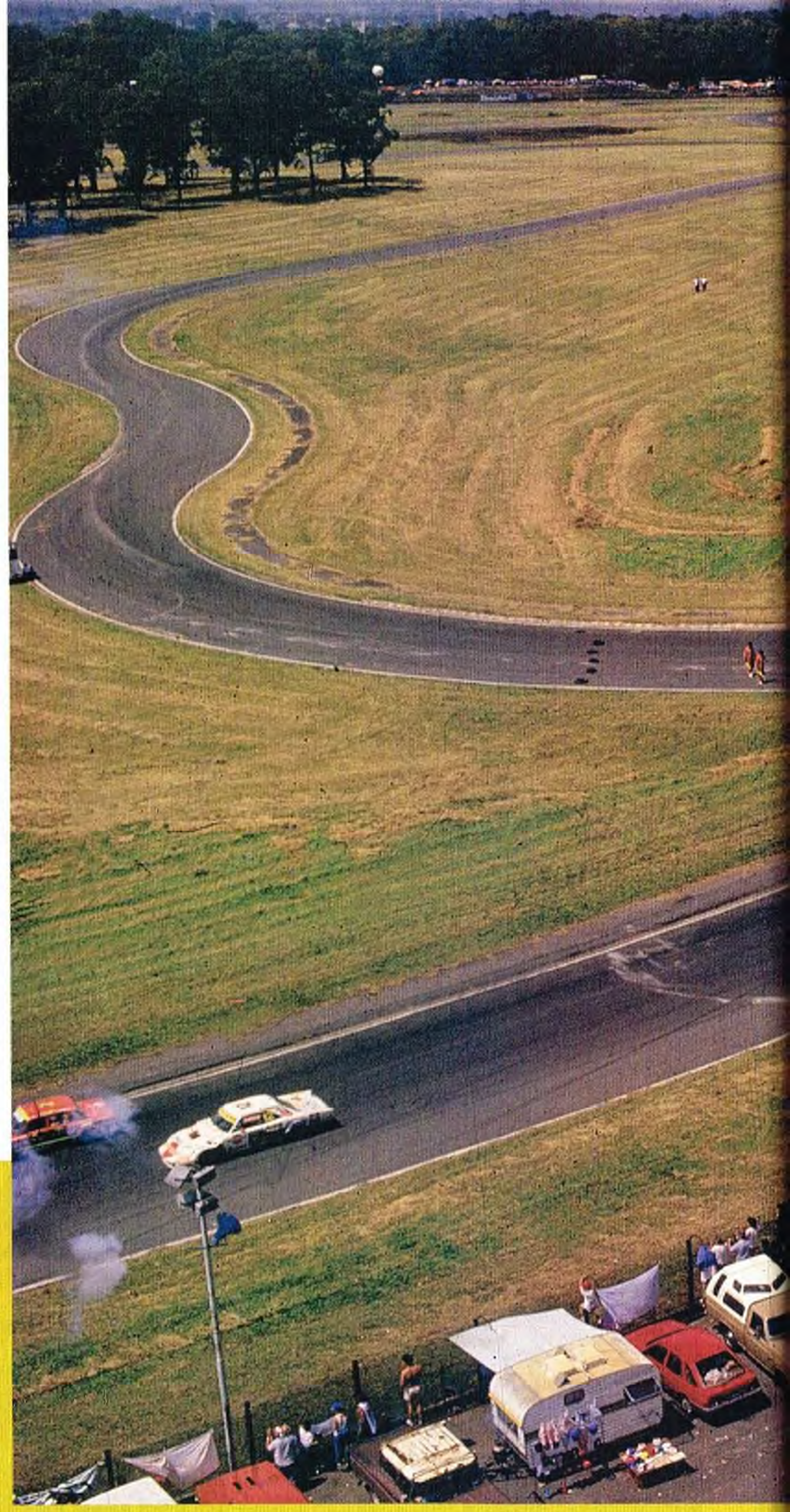
Ha habido cambios por el desarrollo tecnológico, se realizó sin traumas el paso de la ruta a los autódromos, y el fortalecimiento del duelo Ford-Chevrolet (al cabo, uno más en la eterna rivalidad propia de los argentinos como Boca-River, Boedo-Florida, unitarios-federales, etcétera) le ha dado un condimento especial. Hasta hay fanáticos disfrazados de una o de otra marca, y todos son pibes que no han vivido la historia pero la han aprendido a valorar a través de sus mayores.

Una historia sin fin

Participa el hombre y la mujer, se hace miniturismo, el ambiente es muy familiar, y está el advenimiento de la televisación a través de Carburando por Canal 13 y T y C Sports que también ha incidido para la consolidación, por la espectacularidad como se muestra cada carrera, por acercar el TC a la mesa familiar. Pero no todo termina allí, cuidado. Además hay autos que andan a 270 kph, hay una paridad increible, hay pilotos que se adaptaron a manejar en autódromos y superaron las dudas (además de que la categoría cuenta con corredores de primerísimo nivel). Y la ACTC a conseguido a nivel institucional introducir cambios para lograr más paridad, para que hacer más atractivo al espectáculo y darle continuidad. Y Las Dos horas son una prueba de creatividad directriz con respecto a esto último.

Si algún día faltasen los chasis Ford y Chevrolet, se harán de plástico o de otro material, por lo que eso no será un impedimento para que la categoría siga. Como se hizo para adaptar las tapas de cilindro, por ejemplo, o con la aparición del motor Cherokee para reemplazar al Dodge. Ha habido modificaciones para bien, como erradicar los elásticos por obsoletos, poner gomas más anchas atrás, cambiar suspensiones.

Se hizo todo en función de una modernización lógica. Por eso a pesar de que se ha dicho tanto que el TC se extinguirá, yo no me animaría a asegurar algo así. Por el contrario, me da la sensación de que es como una historia sin fin.



El corazón
tiene r

del TC

ones que la razón no comprende

Actúa EVITA, debuta TROILO y NACE EL TC

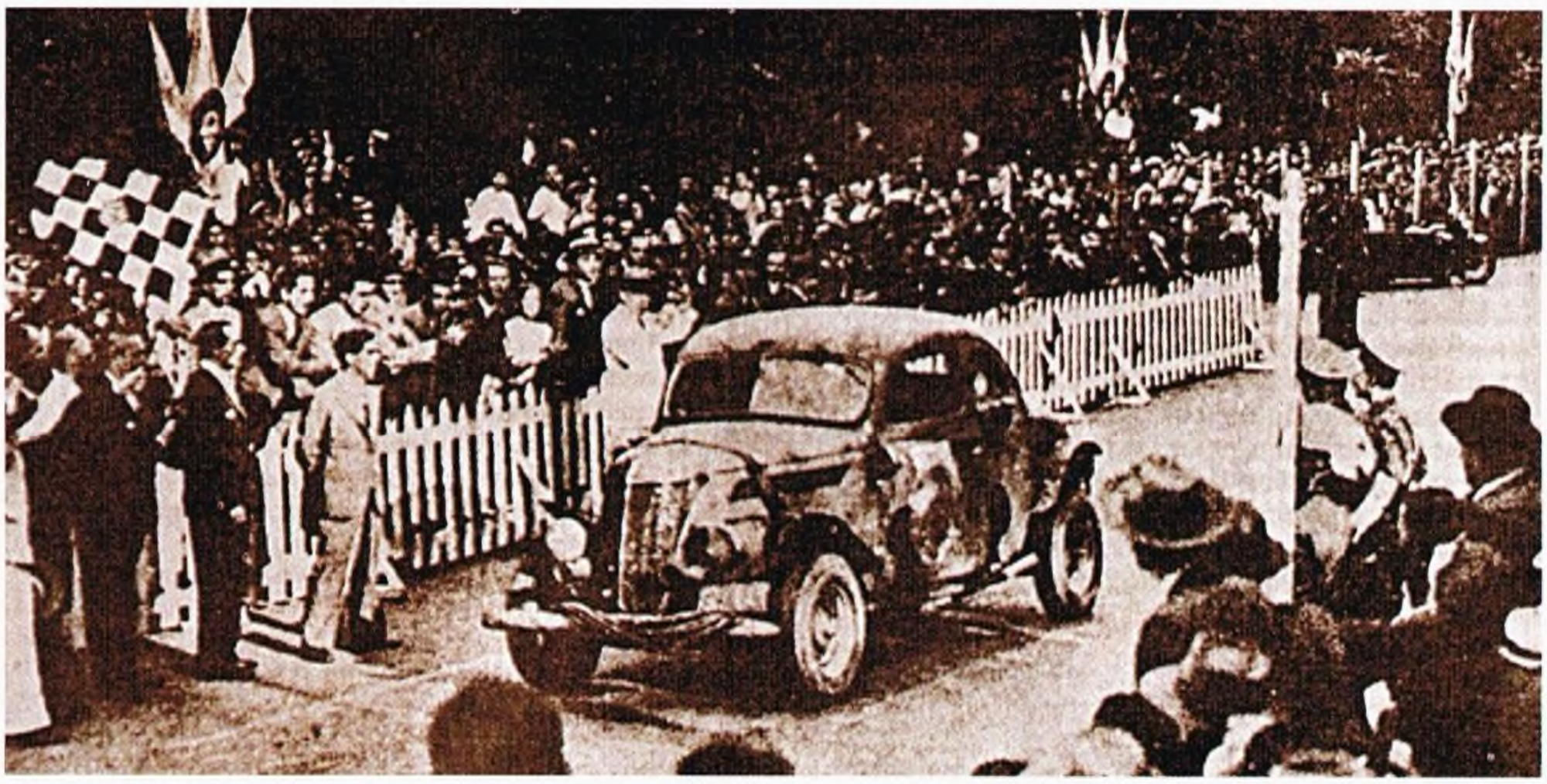
Mientras el mundo trema por el rearme de la Alemania nazi, España se parte en dos por la Guerra Civil e Inglaterra se avergüenza porque Enrique VIII abdica prefiriendo el amor de una divorciada a una corona de oro, en la Argentina el senador Lisandro de la Torre sacude el verano con su renuncia ejemplar, durante el comienzo de una año que ofrecerá varias noticias como para ser fijadas en la historia.

River será el campeón futbolero e Independiente el escolta -con Erico goleador con 47 tantos-; Aníbal Trilo debutará junto a su orquesta en el legendariuo Marabú, y la voz de una jovencita recién llegada de Junín, nacida 18 años atrás en Los Toldos, comenzará a escucharse por radio Belgrano. Se trata de Eva Duarte, quien desde agosto protagonizará el radioteatro Oro Blanco, de Manuel Ferradás Campos.

Y los caminos de la patria se van tejiendo junto a aquellos exploradores sin carnet que apretando el pie derecho contra el pedal y aferrando los puños al volante unen ciudades, enseñan geografía argentina acaso sin saberlo, y prolongan la historia automovilística de una categoría sin igual: el Turismo Carretera.

La categoría da a luz el 5 de agosto de 1937, cuando aquellos autos con techo -a excepción del de doble faetón de Andrés Fernández- largan el Gran Premio que enhebrará quince provincias, será ganado por el arrecifeño Angel Lo Valvo bajo el seudónimo de Hipómenes (utilizado desde un año atrás para que la madre del joven bonaerense no sufriera), y significará el debut de un porteñito flaco y simpático de sonrisa amplia y futuro mejor.

Sobre el Ford número 58 preparado por él mismo, que se hizo arisco allá por la entrerriana La Paz al extremo de ser despedido junto al acompañante, Horacio Mariscal, se iniciaba la legendaria historia de Oscar Alfredo Galvez. Todavía no era el Aguilucho, seudónimo con que lo inmortalizara Pedro Fiore. Tampoco había presentado en sociedad a su hermano Juan, quien luego tomaría vuelo propio al extremo de opacar su nombre aunque al mismo tiempo de elevar las acciones del apellido más ilustre del TC.



El uruguayo Héctor Supicci Sedes, protagonista de aquellos primeros tiempos del TC, fue ganador del Gran Premio del Sur del año "38, que finalizó en La Plata.

No se podían superar los 120 km/h, por disposición de las autoridades de Vialidad Nacional que había ordenado las condiciones en que se debían realizar las nuevas competencias en carreteras. Mil era el kilometraje a superar. Era ilegal el cierre de las rutas para que pudieran circular estos autos y se ordenaba cambiar el término "Carrera" por el de "Raid". El artículo 11 de la reglamentación indicaba que los vehículos participantes tenían que responder a las siguientes características:

"La prueba es libre para automóviles de cualquier fuerza y cilindrada, quedando exceptuados de la competencia los vehículos con carrocería baquet, especiales de carrera y "gran sport". La carrocería deberá ser del tipo usual de turismo o paseo, ya sea cerrada, faetón, voiturette, coupé, etcétera".

Nombres míticos quedaron entre la bruma del tiempo, las polvaderas de los caminos de tierra, atrapados entre la vida que se fue diluyendo porque sí, o por el final abrupto propuesto por tanto vértigo, entre tanto fierro hecho chatarra. Vaya entonces la reverencia para el sureño Arturo Kruuse, aquel inolvidable Indio Rubio de Zapala (aunque haya nacido en Viedma), que por entonces hizo con su solitario Playmouth un promedio de más de 72 km/h desde La Rioja a Mendoza y que luego de una proeza quedó sin aliento a 34 kilómetros del final de todo, cerca de La Plata. Y para el cordobés Ricardo Risatti, también protagonista grande de aquel hito, y a quien en la Vuelta del Norte del 25 de agosto del ´51 la muerte le refregó la bandera negra. Y para el uruguayo Hector Supicci Sedes, quien con su Ford obtuvo un promedio de 113 km/h entre Resistencia y Santiago, en el Gran Premio del ´37.

En ese "raid" también derrapaban Tadeo Tadía y su Chevrolet, el nicoleño Eduardo Pedrazzini, Pedro Orsi, integrante de un clan tuerca junto a sus hermanos Victorio, Américo y Domingo. Ese año no hubo campeonato de TC, lo mismo ocurrió en 1938 -temporada en la que en el horizonte se vislumbraron los nombres de Juan Manuel Fangio y Juan Galvez, aquel dejando de lado sus sueños de puntero derecho en el futbol balcarceño, y "Cito" acompañando a su hermano Oscar desde la butaca izquierda del Ford con manubrio a la derecha. El presente seguía llamándose Lo Valvo, con su cupé Ford V8 azul, de 85 caballos de fuerza con motor original -detalle que le permitió co-rrer sin problemas reglamentarios-, suspesión reforzada, tanque de nafta "muletto" de 160 litros al que se sumaba el original de 50, refrigeración modificada para evitar mayor consumo de agua y otros detalles que lo hicieron coronarse primer campeón de lo que sería la categoría más popular del automovilismo argentino.

Y una información extra para los aficionados a la quiniela: En aquel año ´39, Angel Lo Valvo fue

La familia automovilismo. Los Galvez. Oscar apareció primero, por edad, y llevó de la mano a Juan.

campeón con un Ford modelo 39, que llevaba el número 39 y que, según el dibujo de Alberto Luis Siri que se luciera en la Historia del Automovilismo Argentino, de La Nación, tenía como segundo y tercero de la patente el 3 y el 9...

Guillermo Blanco

Angel Lo Valvo, el del mameluco claro y el del apodo difícil, "Hipómenes". Ganó la primera del TC y entró en la historia.

Por Isidro Gonzalez Longhi

Un testimonio para la historia

"Yo vi morir a Juan Galvez"

El Olvido es el nombre de una estancia, la que bordeaba el trágico Camino de los chilenos. Pero está muy lejos de servir como referencia cuando se trata de hablar de Juan Galvez y su muerte, producida aquel violaceo domingo 3 de marzo del '63 tras cinco tumbos del incontrolable Ford número 5 en el barro de Olavarría.

Yo lo vi agonizar y morir, con la columna rota a la altura de la nuca, por un latigazo seco entre tanto tumbo, o por el impacto de la cabeza contra el suelo, donde se clavó de punta tras ser despedido. Con el avión de Carburando veníamos acompañandolo encima, a pocos metros de altura en relación con el techo del auto. El iba primero en la carrera aunque en el camino lo precedieran los Emiliozzi. Y ahí creo que estuvo el porqué de esta historia, si es que las tragedias se pueden explicar.

"No vayas a correr allí", le había pedido su hermano Oscar. Por entonces, luego de ganar nueve campeonatos, la aparición de los Emiliozzi hacía peligrar su reinado, y Juan no era de aquellos que iban a resignar porque sí las cosas que tanto le habían costado ganar.

La noche anterior había llegado tarde al hotel de unos alemanes, donde se alojaba la mayoría de la troupe del TC. Y le había preguntado al oficial de la carrera, Alejandro Marón, si se correría o no, por todo la lluvia caída. Recuerdo que Pairetti aún tenía en la calle su auto sin bajarlo del camión, por las dudas. Juancito estaba ansioso. Al rato me le acerqué y le pregunté si se debía correr o no con el piso en esas condiciones, teniendo encuenta que había mucha extensión de camino de tierra.

Gálvez con el acompañante Raúl Cotet a su derecha, y Torcuato y Dante Emiliozzi a su izquierda.

"Decime cuándo se mató un corredor en el barro?", me contestó. Y me quedó grabado.

Al día siguiente largó con el cinco y en la primera vuelta ya estaba segundo en el camino y primero por tiempo. En la segunda venía igual, pero el día quería aclarar, el piso comenzaba a secarse y los Emiliozzi a alejarse porque tenían unos 15 kilómetros más de velocidad final. Sólo con muñeca y arriesgando, Juan Galvez podía compensar el handicap. Y ni hablar de la diferencia a favor de los Gringos sobre el pavimento...

Se llegó a la ese del 'Camino de los chilenos' y Juan

Una premonición. Ahí va Juan Galvez hacia la muerte. El fotógrafo Vilanova gatilla y en la cruz de atrás se alcanza a leer Salva tu alma.

no pudo controlar el auto. Según su acompañante, Raúl Cotet, no le entró la segunda al intentar el rebaje abrupto. Venían muy jugados. Nosotros desde el avión con el piloto Alfredo Vessani ni veíamos la máquina de tan abajo que sobrevolábamos sobre ese auto. Hasta que lo vimos tirado a un costado del camino y nos tiramos para aterrizar, lo mismo que hizo otro avión. Ahí lo vi tirado, y combinamos con la gente del otro avión para que ellos lo llevaran al hospital de Olavarría. Le corría un hilo de sangre del ojo izquierdo hacia la oreja, mientras era levantado para colocarlo en la butaca derecha de la parte de atrás del avión. Creo que fue un movimiento reflejo del cuerpo el que hizo cuando la cabeza se le fue para atrás. Alguien le colocó un saco a modo de almohada y quedó ahí, inherte.

Nosotros, sin decir que se trataba de un accidente de Juan Gálvez, pedimos por radio que enviaran una ambulancia hacia al aerodromo. Y claro, la gente comenzó a darse cuenta de quién se trataba ya que el auto cinco no pasaba... Al rato llegó la noticia fatal, desde el hospital, a través del 'Gordo' Bo, quien trabajaba para nosotros.

Juan no usaba cinturón de seguridad, solía llevar las hebillas en la guantera, tanto las del suyo como las

Ya no hay nada que hacer. El Ford destrozado yace al borde del 'Camino de los chilenos'.

del de Cotet. Oscar siempre le recomendaba que se lo abrochara, pero él había quedado impresionado luego de ver un piloto quemado dentro del habitáculo durante unas Mil Millas que organizó el Avellaneda Automóvil Club, y no quería saber nada del asunto.

La piña de Hughes

Tres años antes, en el Gran Premio del '60, Juan y Cotet habían volcado antes de los 240 kilómetros de recorrido. Fue cerca de Hughes. Tenían probelmas de luces y se chuparon al Chevrolet de Marcos Ciani por un largo rato, pero el de Venado Tuerto se les fue. Hasta que lo sorprendió una curva, Juan no pudo hacer nada y volcaron, salvándose de casualidad. Ese fue un GP trágico porque hubo muertos y heridos.

Recuerdo que una noche en Arrecifes -creo que del '62-, estábamos comiendo en un restaurant de la curva cerca de la entrada a la ciudad, que era del papá de Di Palma. Coincidimos con Juan Gálvez y su gente, y al salir él me preguntó cuándo nos íbamos a poner encima de su auto durante las carreras. "Cuando estés en la punta, Juan. Si por mí fuera, te seguiría siempre a vos y a Oscar, pero yo debo informar y seguir al puntero", contesté. Era el tiempo del advenimiento de los Emiliozzi, que con otro Ford comenzaban a hacerle fuerza a los Galvez. Y justo que en el comienzo de la temporada siguiente va primero y lo seguimos, esa obsesión por querer llegar a la punta viene a traicionarlo tanto.

Como un perro fiel, Cotet aquel día del accidente no quiso venir con nosotros en el avión. "Déjenme, me quedo a cuidar los fierros", me dijo sentado sobre una lata de aceite, cerca del auto golpeado a un lado del camino. Por la noche, ya en Buenos Aires, nos encontramos en el velorio en la misma casa familiar de Juan en la calle Avellaneda, a pocos metros de Donato Alvarez. Recordó todo, habló, pero al día siguiente antes del entierro ya no se acordaba de nada, producto del accidente, aunque no sufrió mayores consecuencias.

De haber sobrevivido a aquel accidente, y de no haber mediado otra patada asesina de la muerte, tal vez hoy con ochenta años (que habría cumplidos el 14 de febrero del '96) recordaríamos tantas historias. El dejaría hablar, callado y taciturno, asintiendo con la cabeza y sonriendo levemente con la timidez heredada de don Marcelino Gálvez, su papá.

Las últimas imágenes en vida

El tema de la última foto de Juan Galvez en vida tiene una anécdota para ser contada. Mientras en Olavarría la gran mayoría se inclina por atribuírsela al fotógrafo local Vilanova, con Galvez posando al lado del auto antes de la largada de la Vuelta de Olavarría del 3 de marzo del '63, a nivel nacional quedó institucionalizada la que sacó don Ricardo Alfieri (Juan saltando un charquito).

Más allá de la polémica en la que ninguno de los dos entraron y entonces sólo quedó en una anécdota folkórica, lo importante es mostrar los dos testimonios históricos, sin darle mayor trascendencia a cuál fue primero y cuál segundo. Poco antes de morir, el autor de la imagen del salto contó:

"Un día te voy a dar la mitad de una copa mía; el trofeo que gane lo hacemos partir, una mitad queda para vos y la otra para mí", le había dicho Juan Galvez a ese legendario fotógrafo de El Gráfico, cuya extensión en este mundo es su hijo homónimo. Ese fin de semana de marzo Alfieri había ido a Olavarría a con Federico Kirbus y con su pibe. "Recuerdo que el sábado llovió muchísimo -evocó poco tiempo antes de morir-. Ricardito tenía una Gevaert y sacaba fotos a todos, especialmente a Juan. Antes de empezar la carrera lo llamaron a Galvez desde atrás del alambrado para pedirle un autógrafo y él fue. Yo me había distraído un momento y me perdí la foto. De cualquier manera pensé que podría hacerla cuando volviera hacia el auto. Él saltó un charquito y yo gatillé. Después fue reproducida creo que por Clarín, con el título "El salto hacia la muerte".

Antes de largar la Vuelta de Olavarría. Juan Gálvez posa para el fotógrafo Vilanova.

'El salto hacia la muerte", obra de don Ricardo Alfieri. Juan va hacia el auto número cinco para largar su última carrera.

Aunque terminó antes

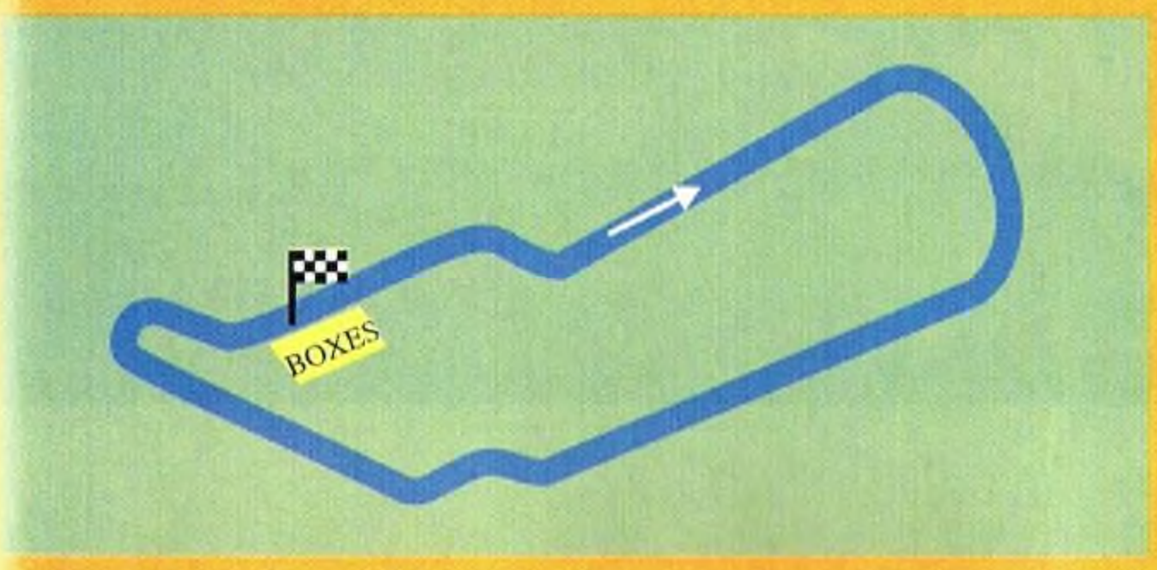
LA DECIMA, 8 de septiembre, Buenos Aire

el TC no se

El 'Obispo' Satriano y un 'monaguillo' de lujo, Patricio Di Palma, fueron los ganadores, seguidos por la dupla Traverso-Guerra.

e detuvo

A estrategia perfecta. Satriano y el pibe Di Palma eligieron entrar últimos a boxes y acertaron. En la foto se puede observar al piloto de Chivilcoy ganándose unos pesitos limpiándole el vidrio delantero al Pato.



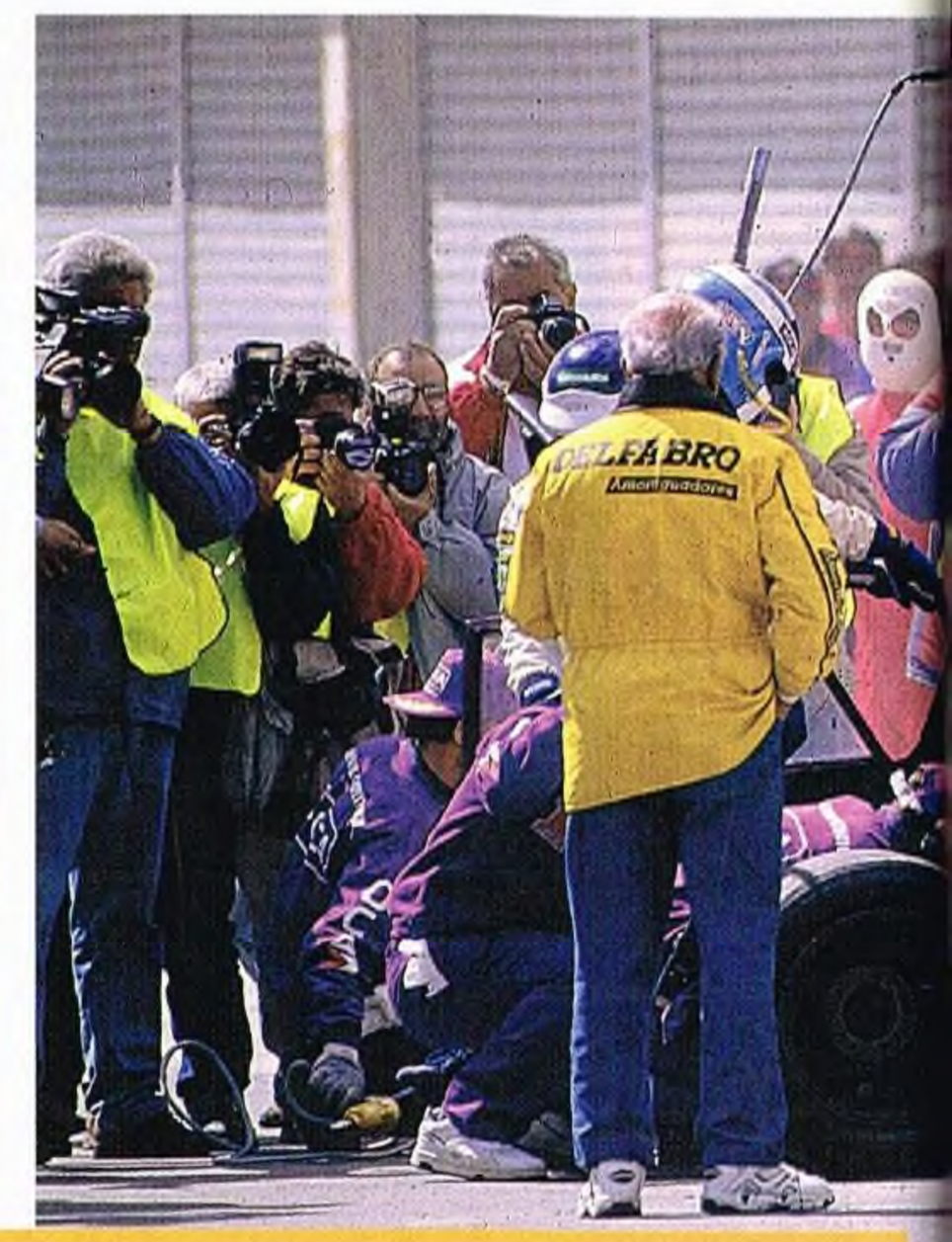
La grandeza de Emilio Satriano se puso de manifiesto al brindarle a Patricio Di Palma el volante del Chevy número 4 para que lo llevara al triunfo en las recortadas Dos Horas del TC. No sólo eso. También dejó que el 'Pato' estuviera más tiempo que él en la reforzada butaca izquierda cuando bien pudo ser al revés., ya que el otro era su invitado.

Este gesto, como la camaradería reinante entre las demás parejas y la devota pasión puesta de manifiesto tan sanamente por la mayoría de los aficionados, chocó contra la incivilizada reacción de unos pocos que, faltando media hora para el final, cruzaron la pista algunos, y la cascotearon desde la tribuna otros. Denigrante, máxime para un deporte poco acostumbrado a este tipo de miserias humanas.

El ritmo de Satriano-Di Palma fue apabullante, sobre un auto veloz amparado en las largas rectas del circuito 12. Desde la sexta vuelta Satriano tomó la punta y la obligada entrada en boxes sirvió para que Patricio se luciera recuperándola tras pasar a Minervino y a Guerra. Este último, en sociedad con un Traverso al que el abrupto final lo sorprendió segundo, cuando todo hacía suponer que se disponía a levantar el pie con el trillado objetivo de quedar cuarto y no sumar lastre, para lo que contaba con un aporte extra: los 10 segundos de recargo por haberle dado arranque eléctrico al auto luego del reabastecimiento.

La lluvia sabatina había impedido la clasificación, y toda la expectativa se centró en lo que ocurriría el domingo. Hubo jerarquía de pilotos -hasta participó Oscar Larrauri, invitado de Carlos Saiz para subirse a su Falcon-, y la estética fue otro elemento a tener muy en cuenta. Tan sólo hubo que clavar la mirada en las pronunciadas curvas, chicanas y horquillas de Marisa Panagópulo, quien sobre un Dodge hizo pareja deportiva con José 'Pepe' Larroude y terminó 16ta.

Un invitado de lujo: Oscar Larrauri se subió al TC de Carlos Saiz.. Terminaron séptimos.



Fue una gran idea de la ACTC volver a realizar las Dos Horas, con parada obligatoria en boxes. Uno de los momentos clave fue cuando Traverso ocupó el lugar de Guerra.

El Chevy del 'Pichi' Iglesias un miembro del equipo re los neumáticos.

GRILLA DE LARGADA

2º	Minervino-Aventin	1º	Guerra-Traverso
4º	Martínez,O.-Belloso	3º	Satriano,E.-Di Palma,P.
6º	Urretavizcaya-Luaces	5º	Acuña,F.-Cingolani
8º	Scenna-Iglesias	7º	Ramos-Peón
10º	Ciantini-Soppelsa	9º	Saiz,O.-Larrauri
12º	Pernia-Bessone, J.L.	11º	Garrido-Calamante,M.
14º	Cocho López-Zaniratto	13º	Alifraco-Boni
16º	Hermoso-Salerno	15º	Lavari-Ortelli
18º	Di Palma, L-Di Palma, M	17º	Ciccale-Cura
20º	Fineschi-Pacchialat	19º	Cutini,H.-Cutini,F.
22º	Güelli-Mancuso	21º	Gayraud-Rama
24º	Petrich,R.-Petrich,N.	23º	Nicieza-Zanatta
26º	Olmi-Scioli,J.	25º	Panagópulo-Larroude
28º	Hernandez, L. - Satriano, C.	27º	Muñiz,R.O.-Muñiz,R.
30º	Quintana - Mangoni	29º	Oñatibia-Bradas
32º	Deambrosi-Miraldi	31º	Redolfi-Deiconte
34º	Bulla-Bessone (h)	33º	Romero-Ciancaglini
36º	Vizcarra-Guarnaccia	35º	Accastelli-Rodríguez,H.
38º	Gil Bicella,F.-Acuña,H.	37º	Puglia-Gamari
40º	Etchegaray-Der Ohanessian	39º	Giustozzi-Rodríguez,O.
42º	Oyhanart-Videle	41º	Hernández,W.-Sinelli
44º	Solmi-Mitri	43º	Calegari-Abasciano
45º	Muisse-Bayón,G.		

ompartió la butaca con Antonio Scenna), entró a boxes pidiendo aire. Y ahí está
o el motor, mientras la máquina es reabastecida de combustible y se le cambian

Arriba: el mundo del TC en una postal porteña. Abajo: los mecánicos de Ramos no pierden un segundo en el box.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	174.5
2º	Satriano, E.	124.5
3º	Minervino	121.5
4º	Ortelli	114
5º	Martínez	110
6º	Acuña	98.5
7º	Ramos	98
8º	Iglesias	81.5
9º	Ciantini	78
10º	Saiz	77.5

"Que se repita"

Emilio Satriano. Patricio Di Palma

Voy a ejercer mi derecho como mayor, entonces comenzaré hablando yo. Confié en Patricio y por eso lo invité. Tanto es así que lo dejé hacer y deshacer sobre el auto, y ya el viernes me demostró lo bien que se comportaba ahí arriba. Trabajamos en equipo ambos, sincronizados en todo. Le agradezco de verdad, sólo espero que se pueda repetir (**Satriano**). No es por tirarle rosas, pero el mérito es suyo y de su gente. Qué auto, disfruté manejándolo y no me quería bajar. Estoy contento por la victoria y porque ayudé a que Emilio se afianzara en la pelea por el campeonato. Ojalá pudiera seguir corriendo en la categoría, pero no es fácil porque de hacerlo, me gustaría que fuera en con un equipo con posibilidades de intentar cosas grandes (**Di Palma**)

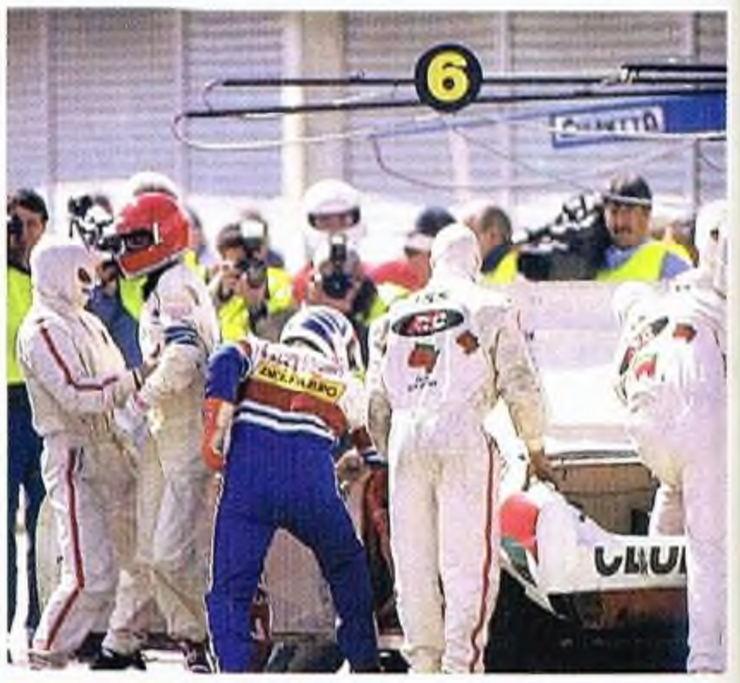
Fue asombroso cómo se mejoró el trabajo en boxes con respecto a años anteriores.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Satriano/Di Palma	Chevrolet	1h 31"43,048
2º	Traverso/Guerra	Chevrolet	a 28"154
3º	Minervino/Aventin	Chevrolet	a 1'08"424
4º	Ortelli/Lavari	Ford	a 1'14"522
5º	Ciantini/Sopelsa	Chevrolet	a 1'27"023
6º	Martínez/Belloso	Ford	a 1'45"952
7º	Saiz/Larraure	Ford	a 1 vuelta
8º	Iglesias/Scenna	Chevrolet	a 1 vuelta
9º	Ramos/Peon	Ford	a 1 vuelta
10º	Redolfi/Delconte	Chevrolet	a 1 vuelta
11º	Deambrosi/Miraldi	Chevrolet	a 1 vuelta
12º	Pernia/Bessone	Ford	a 1 vuelta
13º	Petrich, R./Petrich, N.	Dodge	a 1 vuelta
14º	Muñiz, R./Muñiz, P.	Ford	a 1 vuelta
15º	Cutini, H./Cutini	Chevrolet	a 1 vuelta
16º	Ciancaglini/Romero	Ford	a 1 vuelta
17º	Oñatibia/Bradas	Dodge	a 1 vuelta
18º	Larroude/Panagópulo	Dodge	a 2 vueltas
19º	Zanatta/Nicieza	Chevrolet	a 3 vueltas
20º	Ciccale/Cura	Chevrolet	a 3 vueltas
21º	Hermoso/Salerno	Ford	a 3 vueltas
22º	Gayraud/Rama	Ford	a 3 vueltas
23º	Gamari/Puglia	Ford	a 3 vueltas
24º	C. López/Zaniratto	Chevrolet	a 4 vueltas
25º	Rodríguez, H./Accastelli	Dodge	a 4 vueltas
26º	Muisse/Bayón	Ford	a 4 vueltas
27º	Guamaccia/Vizcarra	Ford	a 5 vueltas
28º	Bessone/Bulla	Ford	a 6 vueltas
29º	Solmi/Mitri	Ford	a 6 vueltas
30º	Urretavizcaya/Luaces	Ford	a 9 vueltas
31º	Alifraco/Boni	Ford	a 10 vueltas
32º	Di Palma, R./Di Palma, M.	Chevrolet	a 13 vueltas
33º	Quintana/Mangoni	Dodge	a 13 vueltas
34º	Olmi/Scioli	Ford	a 16 vueltas

Vueltas: 50 (5641,62)
Récord de vuelta: Muñiz, R./Muñiz, P. 1'45"267 Vuelta 2
Promedio del ganador: 184.533 Km/h
No clasificaron: Acuña/Cingolani; Pacchialat/Fineschi; Videle/Oyhanari; Mancuso/Guelli; Satriano,G./Hernández, L.; Hernández, W./Sinelli; Rodríguez, O./Giustozzi

Todo listo para el cambio. Miguel Angel Guerra ya recibió la orden del equipo para ingresar a boxes y Juan María Traverso no ve la hora de subirse al Chevy número 1.



Se baja el 'Chaira' Redolfi y se sube 'Tito' Delconte. Hicieron una muy buena carrera y llegaron décimos.

Pase y vea

El camarógrafo de Carburando parece salirse del helicóptero para no perderse ningún detalle; el fuego de la madrugada de la víspera es como un acto de devoción al TC; cuando un segundo vale oro. O no, Lalo Ramos?; quién dijo que a Urretavizcaya no le gusta 'laburar' con los fierros?. O habrá sido porque alguien lo está mirando...

Se vienen los pibes

A correr se...!

Tienen entre 21 y 30 años, se dedican única y profesionalmente al automovilismo deportivo y algunos ya ganaron carreras. Guillermo Ortelli (23), Omar Martinez (30), José Ciantini (26), Fabián Hermoso (24), Cristian Satriano (21) y Juan Manuel Deambrosi (21), son la llamada Nueva generación del TC y asumen esa responsabilidad.

Podrían estar corriendo en el exterior, pero coinciden en que "en el momento en el que nos tendríamos que haber ido, todo era distinto. Era más dificil conseguir la plata". Y se quedaron en el país.

Saben que los chicos de su edad hacen una vida distinta, sin tantos compromisos ni presiones, pero no se quejan por eso, porque ellos eligieron el automovilismo como forma de vida. Sus ídolos van desde el 'Pato' Morresi hasta Juan Manuel Fangio, y sus ambiciones abarcan desde ganar un campeonato de TC hasta correr en el Turismo alemán, Eso sí, tienen la mente fría y no se la creen aunque firmen autógrafos y se saquen fotos.

A la hora de los reconocimientos coinciden en nombrar a los sponsors, al equipo y principalmente a la familia. Desde el 'Gurí' Martinez (quien llegó a los 30 pero pertenece a la nueva camada del TC) hasta el más jóven, Cristian Satriano, todos tienen sus gustos, sus anhelos, sus costumbres y sus preferencias de pilotos, entre otras cosas. Qué mejor entonces que introducirnos en el mundo de cada uno para saber más de ellos.

Parados: Fabián Hermoso, Guillermo Ortelli, Juan Manuel Deambrosi y Cristian Satriano.

Agachados: José Ciantini y Omar Martinez.

CRISTIAN PABLO SATRIANO

Edad: 21 (15/5/75)
Lugar: Chivilcoy
Peso: 73 kilos
Altura: 1,75
Estado civil: soltero
Padres: Pablo Oscar y María Josefa
Debut en TC: Balcarce 10/3/96
Acompañante actual: Esteban Trotta
Apodo: MIngo
Un piloto: Emilio Satriano
Otro deporte: ninguno
De no ser corredor: ingeniero mecánico
Una mujer: Florencia, mi novia.
Una carrera: Nueve de Julio 11/8/96
Una amargura: volcar en Trelew
Equipo de fútbol: Independiente
Perfume: Farenheit
Un auto de calle: Ferrari
Un circuito: Rafaela
Música: Kiss
Una comida: tallarines de la Vieja
Un hobby: andar en moto
Programa de TV: Poliladron
Programa de radio: no escucho

GUILLERMO JAVIER ORTELLI

Edad: 23 (25/4/73)
Lugar: Salto (Bs.As.)
Peso: 75 kilos
Altura: 1,73
Estado civil: soltero
Padres: Hugo y Nélida
Debut en TC: Dos Horas '94
Acompañante actual: 'Tiburón' Lupardo
Apodo: ninguno
Un piloto: Fangio
Otro deporte: fútbol y náuticos
De no ser corredor: contador
Una mujer: mi madre
Una carrera: Rafaela, última del '94
Una amargura: abandonar la 3ª de Bs. As '96
Equipo de fútbol: Boca
Pefume: Carolina Herrera
Un auto de calle: BMW
Un circuito: Buenos Aires
Música: Sombras
Una comida: ñoquis
Un hobby: jugar al fútbol
Programa de TV: Videomatch
Programa de radio: no escucho

JUAN MANUEL DEAMBROSI

Edad: 21 años (20/11/75)
Lugar: Morón
Peso: 82 kilos
Altura: 1,80
Estado civil: soltero
Padres: Juan Carlos y Bambina
Debut en TC: Balcarce 10/3/96
Acompañante actual: Miguel Castellano
Apodo: Gianni
Un piloto: Roberto Mouras
Otro deporte: ninguno
De no ser corredor: no sé
Una mujer: Karina, mi novia
Una carrera: Tur. Int. en Balcarce '94
Una amargura: volcar en Río Cuarto
Equipo de fútbol: River
Perfume: Kenzo
Un auto de calle: Mercedes Benz
Un circuito: Balcarce
Música: Serú Giran
Una comida: asado
Programa de TV: Videomatch
Programa de radio: Carburando

Los seis ya pertenecen a la familia del Turismo Carretera luego de haberse ganado un lugar por derecho propio. Son jóvenes que tienen sus sueños, quieren seguir mejorando y durante la temporada 1996 fueron protagonistas de un campeonato tan exigente como inolvidable.

JOSE CARLOS CIANTINI

Edad: 26 años (25/8/70)
Lugar: Balcarce
Peso: 77 kilos
Altura: 1,71
Estado civil: soltero
Padres: Ernesto y René
Debut en TC: marzo '93
Acompañante actual: Manuel Divita
Apodo: Bocha
Un piloto: ninguno
Otro deporte: squash
De no ser corredor: chacarero
Una mujer: mi madre
Una carrera: ninguna
Una amargura: varias
Equipo de futbol: River
Perfume: Skape
Un auto de calle: VW Golf
Un circuito: Buenos Aires
Música: Luis Miguel
Una comida: sorrentinos
Programa de TV: Carburando
Programa de radio: Competencia

OMAR JOSE MARTINEZ

Edad: 30 años (1/1/66)
Lugar: Rosario del Tala, Entre Ríos
Peso: 69 kilos
Altura: 1,68
Estado civil: casado
Padres: Enrique y Aída
Debut en TC: Dos Horas '94
Acompañante actual: Darío Dapen
Apodo: Gurí
Un piloto: Rubén Luis Di Palma
Otro deporte: fútbol
De no ser corredor: mecánico
Una mujer: Patricia, mi mujer
Una carrera: F. Renault en Nueve de Julio '89
Una amargura: ninguna
Equipo de fútbol: Boca
Perfume: Paco Rabanne
Un auto de calle: Ford Mondeo
Un circuito: Paraná
Música: Rolling Stones
Una comida: tallarines
Programa de TV: Carburando
Programa de radio: Carburando

FABIAN OSCAR HERMOSO

Edad: 24 (10/11/72)
Lugar: Ramos Mejía
Peso: 78 kilos
Altura: 1,78
Estado civil: soltero
Padres: Reinaldo y Carmen
Debut en TC: Dos Horas '94
Acompañante actual: Federico Mancini
Apodo: ninguno
Un piloto: Roberto Mouras
Otro deporte: paddle
De no ser corredor: aviador
Una mujer: mi madre
Una carrera: Segunda Nueve de Julio '96
Una amargura: Segunda La Plata '96
Equipo de fútbol: Boca
Perfume: One the Calvin Klein
Un auto de calle: BMW
Un circuito: Nueve de Julio
Música: Charly García
Una comida: canelones de verdura
Programa de TV: Verdad consecuencia
Programa de radio: Carburando

Encuestas: Hernán Viruleg

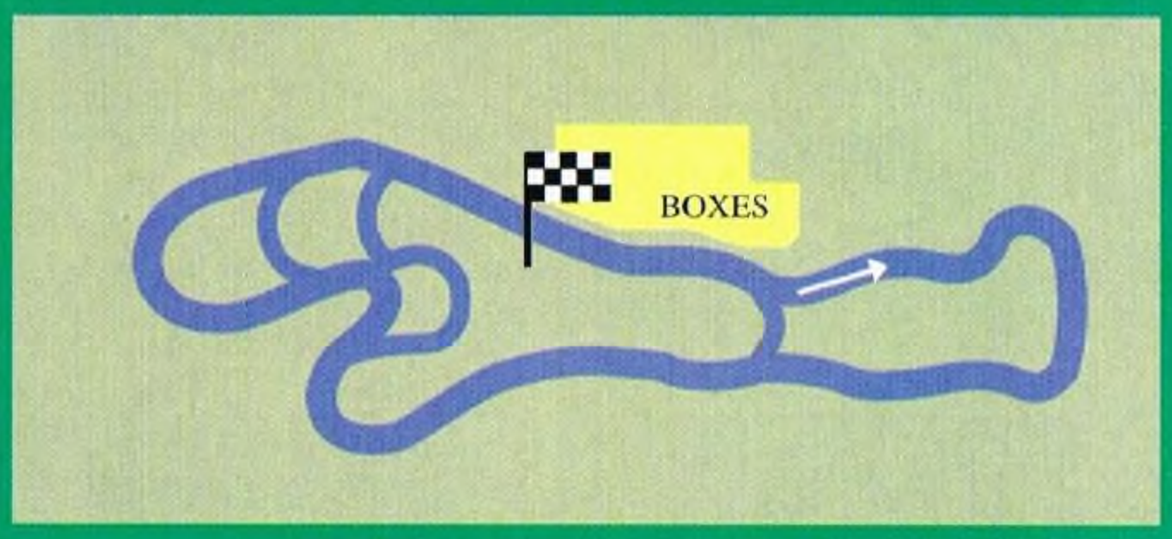
LA UNDECIMA, 6 de Octubre, Trelew

Guille
el conqu

GRILLA DE LARGADA

2º	Zanatta	1º	Ortelli
4º	Pernía	3º	Bessone (h)
6º	Urretavizcaya	5º	Satriano, E.
8º	Di Palma, R.	7º	Ciantini
10º	Ramos	9º	Redolfi
12º	Saiz	11º	Cutini
14º	Martínez, O.	13º	Luaces
16º	"Cocho" López	15º	Ciancaglini
18º	Satriano, C.	17º	Minervino
20º	Rodríguez, H.	19º	Hernández, W.
22º	Oñatibia	21º	Rodríguez, O.
24º	Deambrosi (h)	23º	Videle
26º	Guarnaccia	25º	Alifraco
28º	Hermoso	27º	Politano
30º	Dopico	29º	Romero
32º	Gil Bicella (h)	31º	Costa
34º	Chabert (h)	33º	Del Bo
36º	Manzoni	35º	Guidi
38º	Cerquetti	37º	Traverso
40º	Petrichi	39º	Etchegaray
42º	Acuña	41º	Mancuso

...mo l stador



El TC llegó a la Patagonia con toda su fuerza. La foto es de la segunda serie en Trelew, donde se repitió el uno-dos de la final. Guillermo Ortelli en plena curva hacia la derecha, seguido por Vicente Pernía. Detrás aparecen Hugo Olmi (no largó la final) y José Ciantini (3ro. en su serie y abandonó).

Postal de TC en Trelew. "Tito' Bessone se divierte en la 3ra. serie, seguido por el 'Gurí' Martinez, Urretavizcaya, Saiz y Redolfi.

La aventurera expedición del TC a la Patagonia terminó con la victoria de uno de los pibes que le han dado frescura y renovación a la categoría, Guillermo Ortelli, una especie de conquistador que peleó contra el viento y la arena de Trelew y clavó su bandera sobre su brioso Falcon, delante de otros cuatro exponentes de la marca: Pernía, Urretavizcaya, Martinez y Ramos.

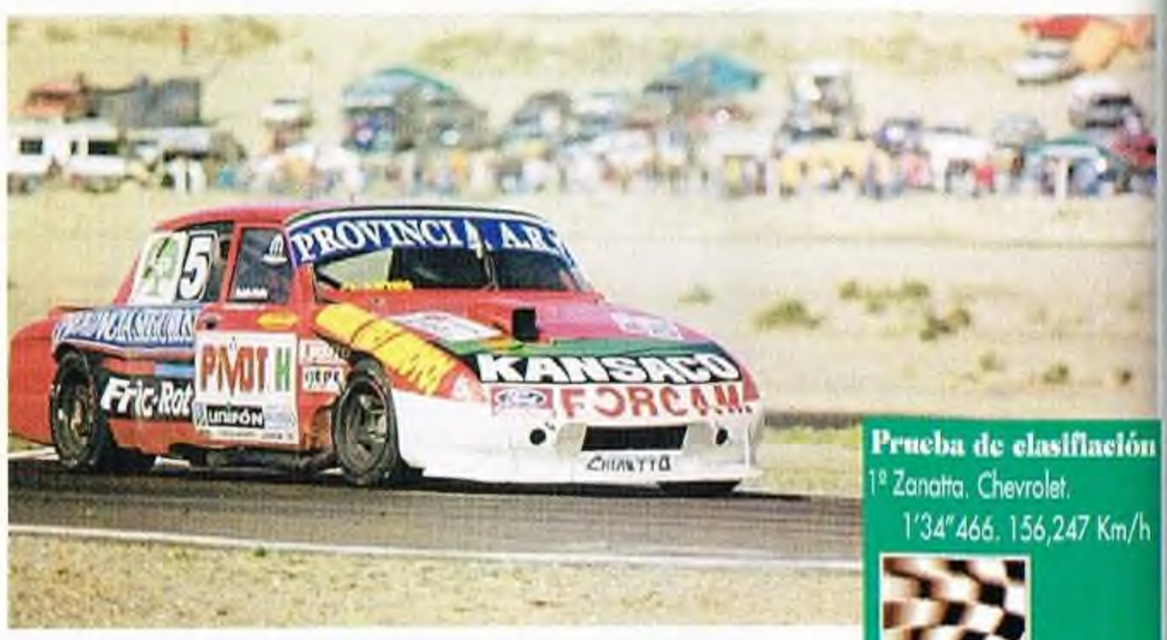
Con un fatigado sexto puesto quedó Minervino, único candidato al título de los que sumó, ya que el ímpetu de Traverso terminó con sus propias chances y las de Satriano, a la cola de cuyo Chevy le metió un discutible trompazo que dejó como saldo una danza en pista cuando parecía que el auto de aquel venía mejor equilibrado para afrontar el ventarrón.

"Manejé a ciegas"

Guillermo Ortelli

Por momentos no veía nada, manejaba a ciegas. Debo reconocer que en la serie me favoreció el clima, fue la segunda y la gané sin contratiempos mayores, cuando para las otras dos el polvo y el viento perjudicaron a los demás. Pero más allá de esto, el auto que me dieron Lopresti y Fuentes y el motor que me preparó Wilke fueron de lo mejor. No sé qué hubiera ocurrido de haber seguido Zanatta, quien sinceramente andaba muy veloz, pero yo tenía una máquina como para afrontar cualquier adversidad. Me sentía seguro y era como que todo dependía de mí ahí arriba. El auto estaba, no tenía que equivocarme yo, y por suerte todo salió como queríamos. Fue mi primer triunfo absoluto en la categoría, ya que un par de años antes había ganado las Dos horas con Fabián Acuña. Lógico que esto fue distinto, por eso lo festejé tanto.

Un protagonista parcial fue René Zanatta, quien durante la jornada clasificatoria había advertido de las posibilidades de su Chivo, el cual en la final dominguera llegó a dominar la carrera un par de vueltas tras superarlo a Ortelli, hasta que un problema de neumáticos lo dejó sin posibilidades.



Urreta volvió al podio luego de nueve carreras. Fue tercero entre cinco Ford.

A esta algura del campeonato, pareció resurgir la furia del 'Tano' Pernía, quien con su renovado Falcon motorizado por Lavorito creció hasta transformarse en amenazante estorbo para los buscadores de la punta.

El vuelco de Cristian Satriano -chapa abollada como saldo-, le puso drama a un espectáculo interesante, ante un público que supo apreciar la actualidad de la categoría, y que pareció 'conquistado' por un pibe de 23 años procedente de la lejana Salto.

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Ortelli	Ford	46'37"320
2º	Pernía	Ford	a 2"597
3º	Urretavizcaya	Ford	a 4"692
4º	Martínez	Ford	a 7"837
5º	Ramos	Ford	a 8"192
6º	Minervino	Chevrolet	a 8"673
7º	"Cocho" López	Chevrolet	a 10"732
8º	Zanatta	Chevrolet	a 16"033
9º	Hernández,W	Ford	a 21"800
10º	Deambrosi	Chevrolet	a 44"128
11º	Etchegaray	Ford	a 47"'813
12º	Alifraco	Ford	a 50"331
13º	Hermoso	Ford	a 57"743
14º	Satriano, E.	Chevrolet	a 58"275
15º	Guarnaccia	Ford	a 1'22"391
16º	Costa	Chevrolet	a 1'41"095
17º	Videle	Ford	a 1'50"922
18º	Politano	Ford	a 1 vuelta
19º	Chabert	Dodge	a 1 vuelta
20º	Manzoni	Chevrolet	a 1 vuelta
21º	Rodríguez, O.	Dodge	a 2 vueltas
22º	Oñatibia	Dodge	a 3 vueltas
23º	Cerquetti	Ford	a 4 vueltas
24º	Del Bo	Chevrolet	a 5 vueltas
25º	Ciancaglini	Ford	a 5 vueltas
26º	Mancuso	Ford	a 6 vueltas
27º	Traverso	Chevrolet	a 7 vueltas
28º	Romero	Ford	a 7 vueltas

Vueltas: 25 (4100 mts.)
Récord de vuelta: Zanatta 1'38"339 . Vuelta21
Promedio del ganador: 131.912 Km/h
No clasificaron: Acuña; Redolfi; Luaces; Cutini; Guidi; Petrich, R.; Dopico; Gil Bicella; Satriano,C.; Rodriguez, H.; Ciantini; Bessone; Saiz; Di Palma, R.

Prueba de clasificación
1º Zanatta. Chevrolet.
1'34"466. 156,247 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Zanatta	Chevrolet
2º	Satriano,E.	Chevrolet
3º	Di Palma, R.	Chevrolet
4º	Cutini	Chevrolet
5º	Ciancaglini	Ford
6º	Satriano, C.	Chevrolet
7º	Rodríguez, O.	Dodge
8º	Videle	Ford
9º	Politano	Ford
10º	Etchegaray	Ford

Récord: Zanatta
1'36"491. Vuelta 5
Prom. del ganador:
152.061 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ortelli	Ford
2º	Pernía	Ford
3º	Ciantini	Chevrolet
4º	Ramos	Ford
5º	Luaces	Dodge
6º	"Cocho" López	Chevrolet
7º	Hernández	Ford
8º	Oñatibia	Dodge
9º	Alifraco	Ford
10º	Hermoso	Ford

Récord: Ortelli
1' 35"169.Vuelta 1
Prom. del ganador:
153.759 Km/h

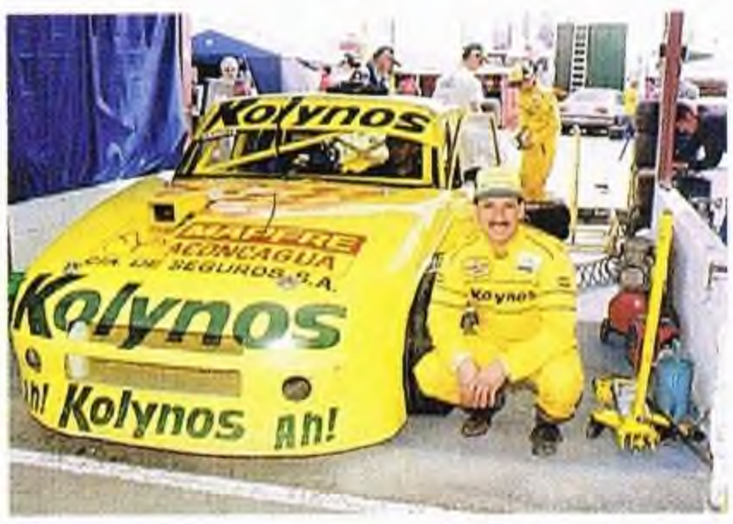
TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Bessone	Ford
2º	Urretavizcaya	Ford
3º	Redolfi	Chevrolet
4º	Saiz	Ford
5º	Martínez	Ford
6º	Minervino	Chevrolet
7º	Rodríguez,H.	Dodge
8º	Deambrosi	Chevrolet
9º	Guarnaccia	Ford
10º	Romero	Ford

Récord: Traverso
1'37"569. Vuelta 5
Prom. del ganador:
149.150 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	175.5
2º	Ortelli	139
3º	Minervino	133
4º	Satriano, E.	129
5º	Martínez	124
6º	Ramos	109.5
7º	Acuña	98.5
8º	Iglesias	89
9º	Urretavizcaya	85
10º	Ciantini	82



Pernía volvió a ser protagonista del TC.

Martinez condujo su Falcon al 4to. puesto.

OCA $1MPLE

OCA Simple es el nuevo servicio de OCA. No tiene respaldo satelital, ni seguimiento electrónico, ni entrega bajo firma como OCA Postal. Por eso vale sólo $1 con el IVA incluido. Porque no todos necesitan OCA Postal. Pero sí todos necesitan que su carta llegue.

Gonzalez Rouco y un alto en el relato radial, dando lugar a la publicidad que llega en la voz de Daniel López.

Caminos

polvorientos, etapas sacrificadas, pilotos bohemios, y transmisiones radiales incipientes, llenas de dificultades técnicas. Ese era el panorama del automovilismo argentino en 1960. Por lo tanto había una necesidad: dar el salto a la modernización técnica y a la precisión en la información.

Así -en este caldo de cultivo- nace Carburando, llevando desde su cuna los "genes" que le marcarán para siempre la impronta de su personalidad.

Detrás de las noticias no sólo es el título de una película. En Carburando el tema es parte de una realidad cotidiana..

Más tarde fue ingresando, cuando los tiempos señalaron su necesidad, en la televisación, el cable, Internet y, con este Anuario del TC '96 que trata de extenderse en el tiempo para abarcar mo-jones tan importantes de la historia, en la actividad editorial.

El vértigo en que las comunicaciones entraron en los últimos años no sorprendió a Carburando como simple espectador, por el contrario, se ubicó firmemente en la ruta de quienes apuestan a un futuro apasionante y distinto.

carrr

TC 2000 y Top Race

En 1997, el calendario de transmisiones de Carburando por Canal 13 se presenta sumamente atractivo, con la incorporación del Turismo Competición 2000 y el advenimiento de la flamante categoría denominada Top Race.

Esto lógicamente obligará a redoblar esfuerzos técnicos y humanos dentro de la tónica general de la empresa. Con el TC 2000 se abarcará un amplio espectro informativo y publicitario más, sumado a todo lo que representa el Turismo Carretera y también el Turismo Nacional.

Otra propuesta es la nueva categoría Top Race, con los mejores autos importados y los pilotos más renombrados del país.

Así, Carburando ofrecerá domingo tras domingo, semana tras semana, el mejor automovilismo en directo.

Móvil de exteriores

En 1994 se concretó un proyecto que finalmente maduró: hacer un móvil de exteriores pensado en forma exclusiva para transmitir automovilismo y con la mejor tecnología disponible en el mundo. Su fabricación, efectuada en Estados Unidos, significó un gran esfuerzo empresarial y una demostración del inclaudicable deseo de ofrecer siempre lo mejor. A medida que

rburaaando

se fue trabajando con esta herramienta, los resultados se reflejaron en la pantalla, agregándo novedades inéditas en las transmisiones del automovilismo mundial, como la cámara teledirigida móvil dentro de los autos.

TyC Sports

La aparición de una señal televisiva totalmente deportiva en el país encontró a Carburando consustanciado con esa idea.

Desde el primer día se estuvo presente en la pantalla de TyC Sports con la absoluta necesidad de mostrar un producto que resultara atractivo y saliera de los moldes tradicionales.

El periodista Andrés Perco en plena tarea en la zona de boxes, esta vez para el programa dominical en directo por canal 13.

Así nació la trastienda, la idea de mostrar la noche previa a una competencia, las notas insólitas, las que junto a un rico material de las carreras fraguaron un producto distinto, accesible al gusto de toda la familia.

Nuevas categorías, fomento de otras casi desconocidas u olvidadas y la difusión del motociclismo -todo en directo desde los circuitos-, conformaron otra área de la realización.

Las mediciones técnicas positivas y los permanentes comentarios del mismo tenor aparecen como referencias muy válidas para tratar de seguir creciendo con el fin de adecuarse a los nuevos formatos que impone la actividad.

Internet

Carburando fue el primer medio deportivo argentino en incorporar una página con información permanente actualizada.

Desde distintos lugares del mundo, y de la Argentina también, en forma constante miles y miles de usuarios obtienen información, hacen consultas y envían mensajes por este nuevo formidable sistema de comunicación.

Carburando Club

En este contexto es que nace el Carburando Club, una iniciativa cuya finalidad más importante es vincular más estrechamente al oyente, al televidente y ahora al lector, con una empresa que de alguna manera tiende a devolver el afecto que recibe siempre.

La familia Carburando en pleno. Adelante, el coordinador televisivo Juan Rivas y los directores Juan Carlos Rudoni, Eduardo Gonzalez Rouco, Isidro Gonzalez Longhi y Jorge Gentile (ausente con aviso, José María Davin). Detrás, un grupo de gente que trabaja a conciencia.

Cuando Sat
pareció un

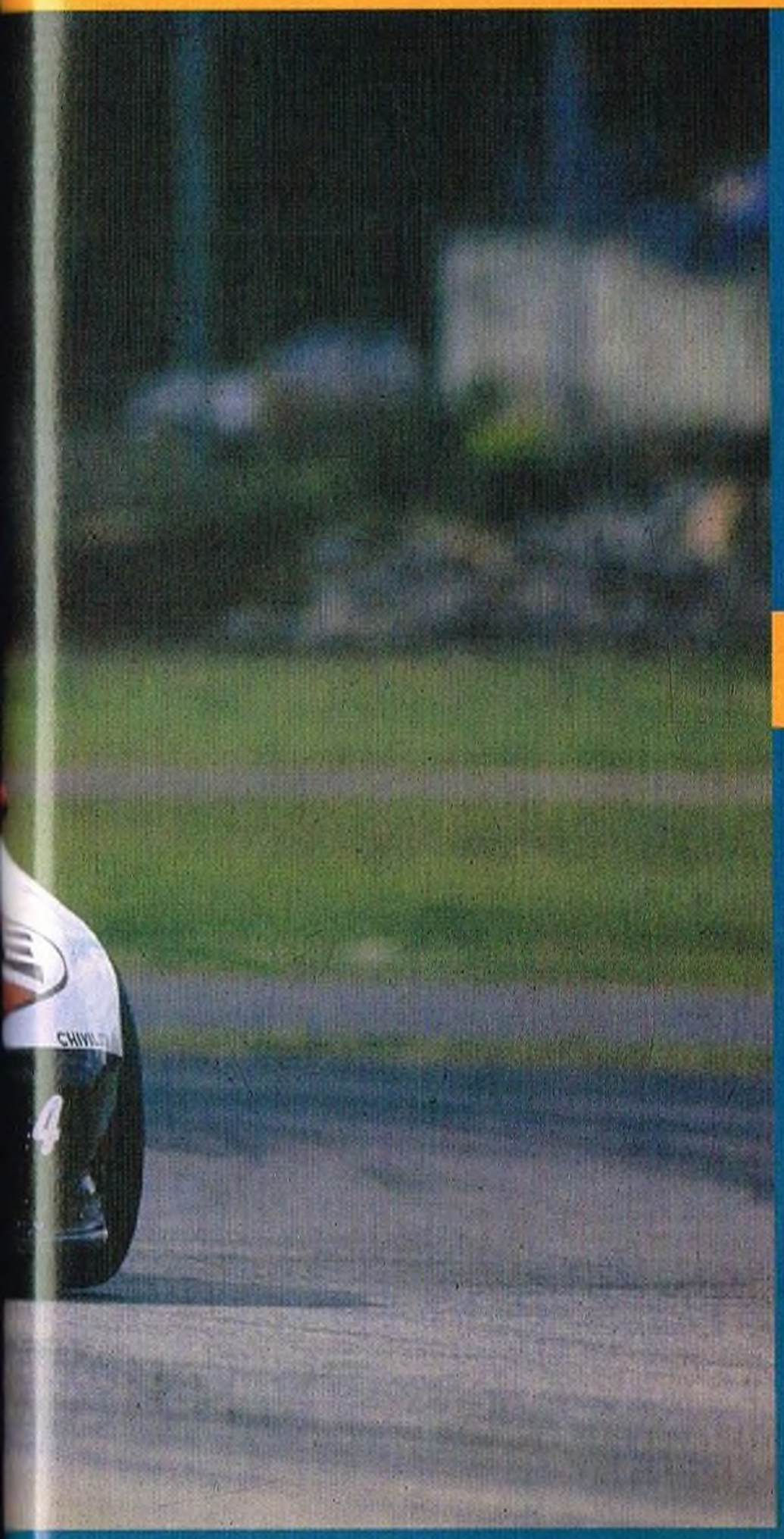
LA DECIMOSEGUNDA, 20 de Octubre, La Plata.

iano
Toro

GRILLA DE LARGADA

2º	Martínez	1º	Minervino
4º	Satriano, E.	3º	"Cocho" López
6º	Traverso	5º	Ortelli
8º	Di Palma	7º	Acuña
10º	Pernía	9º	Zanatta
12º	Redolfi	11º	Hernández, W.
14º	Garrido	13º	Ciantini
16º	Ramos	15º	Cutini
18º	Iglesias	17º	Sinelli
20º	Romero	19º	Etchegaray
22º	Scenna	21º	Raíz
24º	Cerquetti	23º	Alifraco
26º	Rodríguez, H.	25º	Hermoso
28º	Bessone (h)	27º	Ciancaglini
30º	Urretavizcaya	29º	Rodríguez, O.
32º	Costa	31º	Luaces
34º	Pacchialat	33º	Videle
36º	Quintana	35º	López
38º	Dopico	37º	Muisse
40º	Gamari	39º	Guidi
42º	Caram	41º	Pastorino

El mejor homenaje para Roberto Mouras. Ganó un Chevrolet y conducido por Emilio Satriano, quien fuera tan amigo del Toro de Carlos Casares. La Plata respiró el aire fresco del TC.



Los unía algo más que la ruta 5, esa que solían disfrutar entre Chivilcoy y Carlos Casares. La misma pasión y la misma marca hicieron de Emilio Satriano y el 'Toro' Roberto Mouras mucho más que dos simples pilotos de TC de la misma zona del oeste bonaerense. Entonces qué mejor para que quede escrito en la historia que aquel ganó en la inauguración del autódromo de La Plata que lleva el nombre de éste.

Hubo nostalgia, dolor, llanto reflejado en la propia madre de Mouras, presente en el momento de descubrir una placa con el nombre de su hijo. Y hubo una carrera en ese circuito angosto en el que predominó durante 17 vueltas el 'Gurí' Martinez, hasta que el caucho del neumático delantero izquierdo, exigido en parte por los embates de Luis Minervino, se hizo hilachas junto a los sueños del vehemente conductor entrerriano. →

De todo sacó partido un Satriano de muñeca y auto firmes, que aguardó el momento justo para avanzar sobre Martinez, luego de que 'Patita' se pasara en el frenaje de la chicana, y obtuvo la punta con esa garra que se debe sacar en momentos cruciales.

Satriano obtuvo su 26ta. victoria en la categoría, se perfiló como uno de los más serios aspirantes a destronar a un Traverso manejador de las carreras desde atrás hacia adelante por ese interminable asunto del lastre -llegó segundo y pareció que hasta él se asombró-, y homenajeó de la mejor manera a Mouras.

A la hora de los elogios, quedará el recuerdo de todo lo que hizo Omar Martinez, desde el momento en que pasó a Minervino en las vueltas iniciales de manera impecable, hasta que claudicó casi sobre el final, con ese canario herido que pareció su Falcon número tres.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Satriano, E.	Chevrolet	35'55"253
2º	Traverso	Chevrolet	a 0"520
3º	Minervino	Chevrolet	a 0"984
4º	Ortelli	Ford	a 4"245
5º	Hernández	Ford	a 8"366
6º	Zanatta	Chevrolet	a 17"405
7º	Acuña	Ford	a 18"276
8º	Bessone	Ford	a 18"643
9º	Garrido	Chevrolet	a 22"428
10º	Iglesias	Chevrolet	a 22"756
11º	Pernía	Ford	a 27"020
12º	Etchegaray	Ford	a 35"214
13º	Cutini	Chevrolet	a 35"949
14º	Ciantini	Chevrolet	a 43"529
15º	Saiz	Ford	a 46"297
16º	Pacchialat	Ford	a 56"970
17º	Romero	Ford	a 1'02"533
18º	Ciancaglini	Ford	a 1'10"740
19º	Martínez	Ford	a1'15"578
20º	López, J. C.	Dodge	a 1'16"690
21º	Guidi	Ford	a 1'19"608
22º	Quintana	Dodge	a 1'27"241
23º	Sinelli	Ford	a 1 vuelta
24º	Dopico	Chevrolet	a 1 vuelta
25º	Alifraco	Ford	a 2 vueltas
26º	Scenna	Chevrolet	a 2 vueltas
27º	Rodríguez, H.	Dodge	a 2 vueltas
28º	Cerquetti	Ford	a 3 vueltas
29º	Hermoso	Ford	a 3 vueltas
30º	Redolfi	Chevrolet	a 7 vueltas

Vueltas: 21 (4300)
Récord de vuelta: Martínez 1'40"910 Vuelta 3
Promedio del ganador: 150.831 Km/h
No clasificaron: Ramos; Di Palma, R.; Pastorino; Gamari; Costa; Caram; "Cocho" López

Prueba de clasificación:
1º Martínez. Ford.
1'38"837. 156,622 Km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Martínez	Ford
2º	Traverso	Chevrolet
3º	Di Palma, R.	Chevrolet
4º	Hernández	Ford
5º	Cutini	Chevrolet
6º	Iglesias	Chevrolet
7º	Saiz	Ford
8º	Scenna	Chevrolet
9º	Hermoso	Ford
10º	Bessone	Ford

Récord: Martínez
1'40"291. Vuelta 6
Prom. del ganador:
156.279 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	"Cocho" López	Chevrolet
2º	Satriano	Chevrolet
3º	Acuña	Ford
4º	Pernia	Ford
5º	Ciantini	Chevrolet
6º	Ramos	Ford
7º	Etchegaray	Ford
8º	Alifraco	Ford
9º	Ciancaglini	Ford
10º	Rodriguez, O.	Dodge

Récord: "C." López
1'40"606. Vuelta 2
Prom. del ganador:
155.916 Km/h

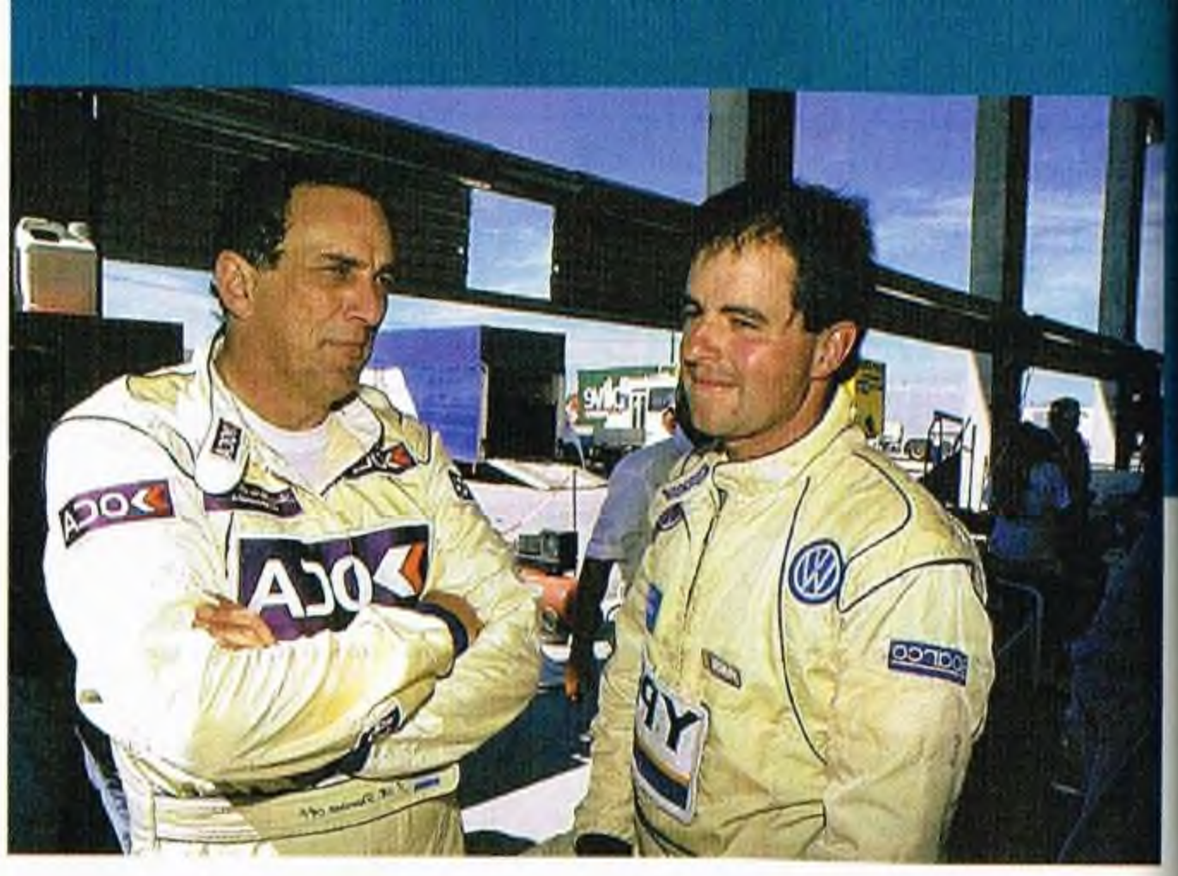
TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Minervino	Chevrolet
2º	Ortelli	Ford
3º	Zanatta	Chevrolet
4º	Redolfi	Chevrolet
5º	Garrido	Chevrolet
6º	Sinelli	Ford
7º	Romero	Ford
8º	Cerquetti	Ford
9º	Rodríguez, H.	Dodge
10º	Urretavizcaya	Ford

Récord: Minervino
1'40"194. Vuelta 4
Prom. del ganador:
156.656 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos	Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	196	6º	Ramos	112
2º	Satriano	188.5	7º	Acuña	110
3º	Ortelli	154.5	8º	Iglesias	96.5
4º	Minervino	151	9º	Ciantini	88.5
5º	Martínez	131	10º	Saiz	86.5



Diálogo entre campeones. Walter Hernandez (quinto) y Juan María Traverso (segundo), formaron parte del espectáculo en la inauguración del autódromo 'Roberto Mouras'.

"Quiero gozarlo en silencio"

Emilio Satriano

Ganar en La Plata en la inauguración de un autódromo con el nombre de Mouras será, pase lo que pase de aquí en más, de lo mejor que me pudo ocurrir este año. En un circuito de difícil sorpaso, con tanto lastre, con tanta exigencia durante casi toda la final ante rivales temibles, no se puede dar ninguna ventaja. Y aunque pueda pecar de reiterativo, diré que en gran parte este triunfo también es de mi hermano Pablo y de todo el equipo que trabajó también, como es habitual. Se podrá decir que si no hubiera tenido problemas el 'Gurí' otra habría sido la historia, y tal vez haya algo de razón. Pero nosotros supimos esperar el momento justo, estar agazapados y dar el golpe de gracia. Quiero gozarlo en silencio, recordandolo a Roberto, y también al 'Pato' Morresi, quien dejó la vida en una carrera aquí mismo.

Desde enero
de 1997 juntos

carburando

El programa
número uno del
automovilismo

y

La Red Deportiva
AM 910

La radio
del deporte

Lunes a sábados
de 19 a 20 hs.

Domingos
de 8 a 13 hs.

AM 910
El nuevo punto
del dial automovilístico

El Toro y El Pato V

Roberto Mouras y Osvaldo Morresi

Ambos eran ídolos. Mouras ya se había instalado como habitante vitalicio en el corazón de la gente; Morresi aparecía ganándose un lugar en base a talento, con "ese qué se yo" inexplicable al que alguna vez aludió Horacio Ferrer en referencia a las callecitas de Buenos Aires. Quedaron incorporados al sentimiento popular y hoy son mucho más que recuerdo, porque viven en cada aficionado a los fierros teceístas y, en el caso del casarense, la inauguración del autódromo de La Plata que lleva su nombre concretada en el '96, realimentó una vigencia de por sí tan amplia como justa.

Cuántas similitudes en las carreras deportivas de estos dos pilotos fallecidos en plena actividad. Ambos elevaron la bandera de Chevrolet, incluso el sampedrino no conoció otra en la categoría (en el '78 fue campeón de la clase B de Turismo Nacional con un Fiat 128). La vida de Mouras se truncó luego del mediodía del domingo 22 de noviembre del '92 cuando un talud de tierra del semipermanente de Lobos impidió que el Chevrolet número nueve prosiguiera con su indomable andar de costado a 230 por hora y, tanta desaceleración urgente junto al impacto, provocaron el deceso. Morresi murió a las 15.55 de otro domingo a la tarde, el 27 de marzo del '94, tras ser internado en el hospital General San Martín de La Plata, adonde había sido llevado tras realizar un trompo por culpa del aceite en la chicana cinco y de chocar contra otro talud de tierra en el '19 de noviembre' de la capital bonaerense.

Otra casualidad: ambos ganaron las respectivas competencias en las que se accidentaron fatalmente. Y antes habían logrado adueñarse de la primera serie, en cada caso. Obviamente, los dos con Chevrolet. "Pocas veces noté tanto silencio en una carrera -rememoró Juan Rivas, coordinador ejecutivo de Mundo Show-. La ambulancia que se llevaba lentamente a Roberto hacia un hospital de la zona lo daba a entender todo y la gente callaba y aplaudía, no sabía que hacer. Algo parecido ocurrió con el pobre Octavio Suarez en la Vuelta de Tandil en el '84. En el caso de Morresi fue distinto porque había esperanzas de que se salvara".

Fue la agencia Télam la que dio la noticia del fallecimiento de Morresi, y los flashes radiales anunciando la mala nueva cuando ya estaban en el aire las transmisiones de fútbol, obraron como una puñalada en la familia del TC. La suerte de ambos acompañantes tampoco fue nada halagueña. El 'Huevo' Amadeo Gonzalez , fiel amigo del 'Toro', mecánico especialista en tapas de cilindros del taller de Jorge Pedersoli , murió dos días después del accidente; Jorge Marceca, copiloto del 'Pato', también se fue para siempre poco después de esa piña lapidaria.

Tenían garra y personalidad, y esa aparente serenidad abajo del auto -sobre todo en el caso de Mouras-, se transformaba en una agresiva realidad al momento de asumir el riesgo de aceleradas y rebajes intensos.

Si uno repasa las estadísticas podrán aparecerse mil imágenes al recordar que Mouras fue dueño de tres campeonatos ('83, '84 y '85, todos con Dodge), y que ganó 50 de las 267 carreras en las que participó. ¡Alguien se podrá olvidar del siete de oro Chevrolet con el que Mouras ganó por primera vez en el TC y continuó con cinco victorias seguidas entre mayo y octubre del '76?. Era el mismo Toro que había debutado el 30 de agosto del '70 al mando del Torino número 52, con el que llegó octavo, el día que Rubén Luis Di Palma ganó con un copiloto tucumano cuya mayor virtud pública era cantar y hacer cantar el tema 'La felicidad': Ramón 'Palito' Ortega.

Se perfilaba como heredero

Menos extensa, la historia de Morresi también tenía lo suyo. Después de ser campeón de TN clase B en el '78, ganó su primera carrera en TC en Tandil, el 4 de mayo del '86. Debió acelerar mucho para volver alaltar del podio: hasta el 20 de mayo del '90, cuando le ganó un final espectacular a Oscar Castellano cuidando la cuerda en la horquilla final. Como una premonición, sus dos victorias siguientes fueron en el '19 de noviembre' en La Plata (17 de marzo y 7 de julio del '91). La quinta volvió a unir su nombre al de Mouras. Fue el 22 de septiembre del mismo año en el circuito de Zárate-Campana, donde le ganó al 'Toro' controlando

VEN

la carrera en gran forma.

La sexta fue el 19 de abril del '92, luchando contra el resto de autos y pilotos y contra el viento y la arena de Allen. La séptima ocurrió el 18 de abril del '93 en Buenos Aires, acompañado por el perfume de Virginia Elizalde, por entonces conductora del programa 3.60, que emitía canal 13. Y la octava y última, la que no pudo disfrutar jamás, la que quedó como un epitafio de su vida, fue la de ese fatídico 27 de marzo del '94 en La Plata, donde dejó atrás a Walter Hernandez y a Fabián Acuña.

"El TC sufre porque es pueblo", había resumido tan inteligentemente Osvaldo Morresi en mayo del '93 cuando las inundaciones impedían desarrollar la actividad de la categoría en los distintos escenarios del país. Era uno de los pilotos más queridos, el que se perfilaba con más dimensión para transformarse en el herededo de Mouras. Había debutado en Tandil en el '84 (allí donde dos años antes de esa fecha volcó el 'Toro' con el Dodge número tres). La estadística indica que el 'Pato' sumó 156 carreras y que ganó 8. Y hurgando más en las planillas aparecerán otras cifras. Aunque, como suele ocurrir en estos casos, lo escencial es invisible a los ojos. Por eso tipos como Mouras y Morresi viven en el corazón de la gente más allá de números estadísticos.

Si vivir es la ley del hombre, como dice la canción folklórica, ahí están Mouras y Morresi. (Foto gentileza de Oscar Cepeda, de Ramallo).

Guillermo Blanco

La SO

Se venía de ganar en La Plata y se logró otra victoria en Buenos Aires. Todo salió mejor de lo esperado, aunque las rosas mostraron espinas: Satriano y su gente quedaron preocupados por el lastre.

La sabia sentencia del 'Loco' Di Palma, aquella de que "las carreras se terminan cuando se baja la bandera", volvió a tener vigencia este primer domingo de noviembre cuando el 'Obispo' Emilio Satriano levantó los brazos al estilo pastor Gimenez y los fieles de Chevrolet llegaron hasta las alturas con sus gritos de euforia.

Primero fue Walter Hernandez quien transformó su Falcon puntero en una prolija cortadora de cesped del autódromo porteño. Después, el pibe Ortelli padeció ante la ingrata presencia de un cortocicuito que dejó a su Ford a un costado del circuito 12. Y más tarde, la sonrisa de Kolynos del 'Tano' Vicente Pernía se borró para completar la trilogía del lamento, justo cuando el boquense resignó la punta para luego toparse con el desbocado auto de "Patita' Minervino.

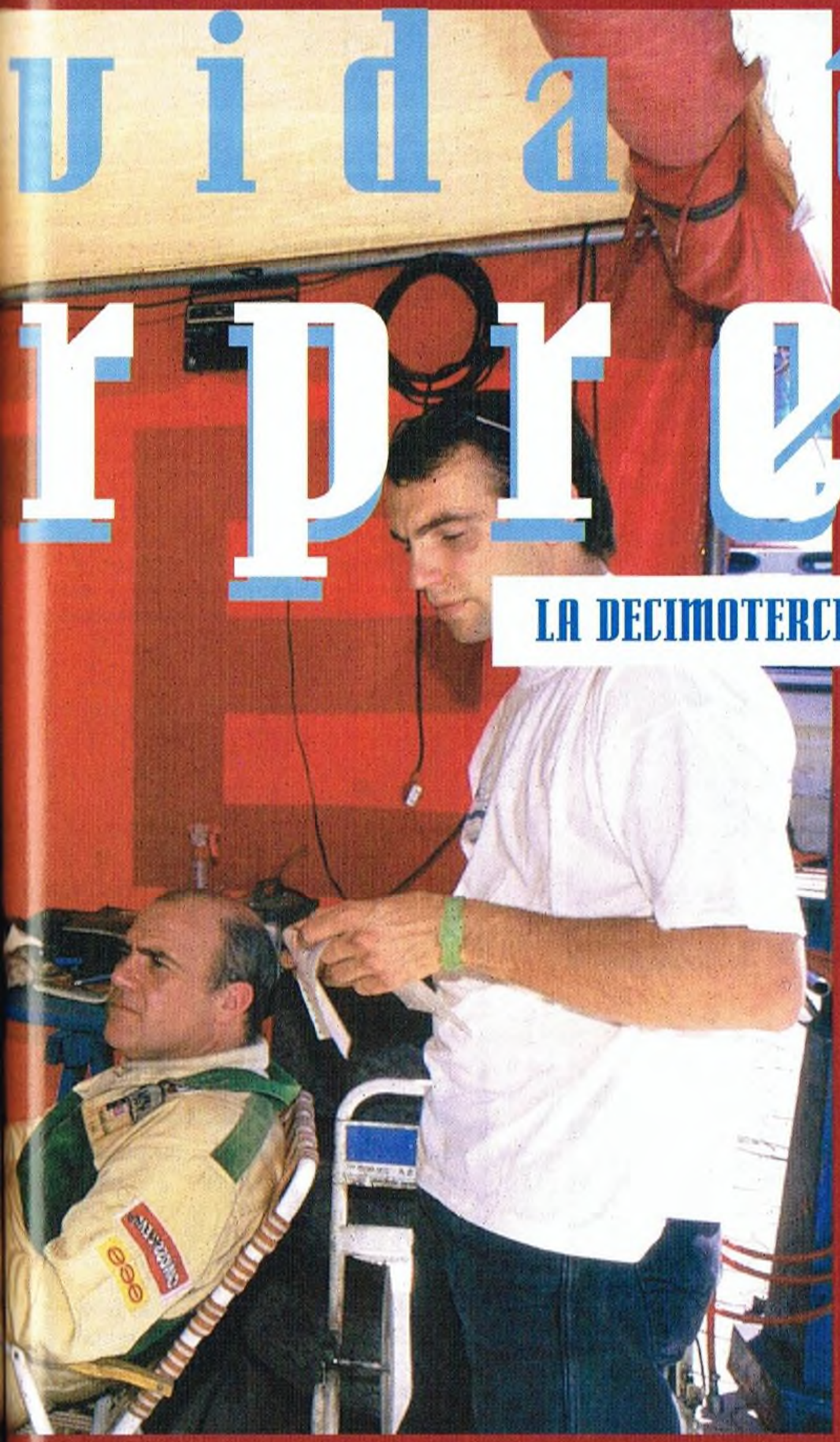
Entonces, todos los sueños de Ford se bajaron del altar y Satriano terminó la misa guiñándole un ojo a su ocasional escolta, el 'Bocha' Ciantini.

Exigente y agradable a la vista de presentes y de televidentes, la undécima carrera de la temporada dejó al 'Gurí' Martinez lejos de los puntos, y a Traverso a una paso de lograr su habitual cometido, el cuarto lugar que le permitiría sumar puntos pero no lastre.

A Satriano en cambio el tema del peso pareció no importarle, tanto es →

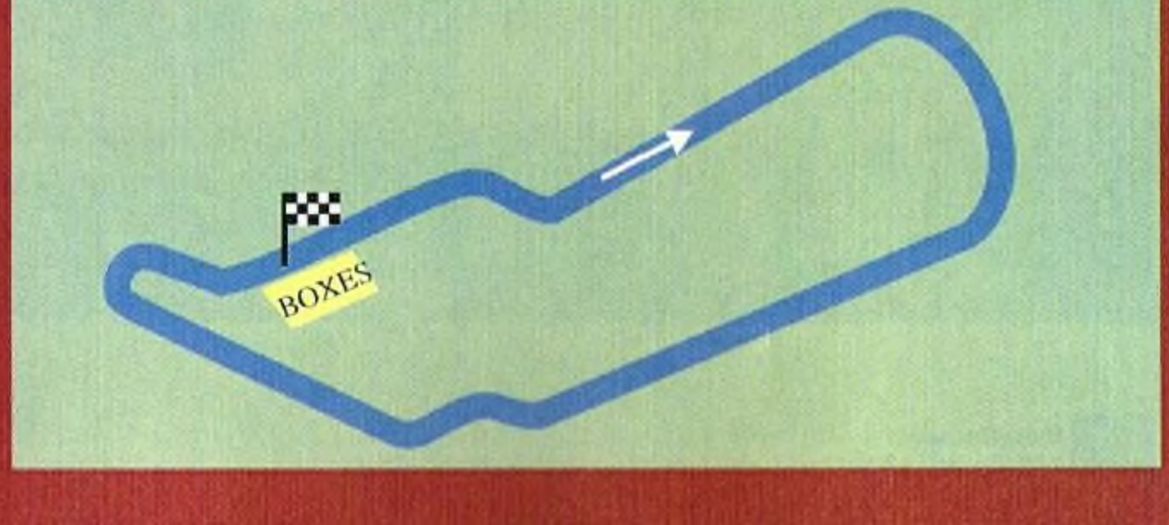
vida tedas
rpresas

LA DECIMOTERCERA, 3 de Noviembre, Buenos Aires



GRILLA DE LARGADA

2	Satriano, E.	1	Hernandez, W
4	Pernía	3	Ortelli
6	Ciantini	5	Minervino
8	Urretavizcaya	7	Zanatta
10	Redolfi	9	Lopez, Cocho
12	Garrido	11	Iglesias
14	Deambrosi	13	Traverso
16	Romero	15	Cutini
18	Alifraco	17	Mancuso
20	Olmi	19	Gayraud
22	Ramos	21	Saiz
24	Di Palma, L.	23	Martinez, O.
26	Petrich	25	Hermoso
28	Ciancaglini	27	Rodriguez, H.
30	Cerquetti	29	Guarnaccia
32	Hernandez, L.	31	Costa
34	Piniella	33	Acuña
36	Del Bo	35	Scenna
38	Oñatibia	37	Videle
40	Fernandez, M	39	Beraldi
42	Lopez, J.C.	41	Bortot
44	Dopico	43	Doumic
		45	Muisse



→ así que su pie derecho prefirió apretar fuerte antes que especular. Así, terminó con perfume a laureles en el cuello, y con 150 kilos de más disimulados en el veloz Chevrolet preparado por su hermano Pablo, tan bien distribuidos como quedó demostrado cuando en un suspiro superó a Pernía y se fue hacia el triunfo. ✖

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Satriano, E.	Chevrolet	44'31"723
2º	Ciantini	Chevrolet	a 2"024
3º	Urretavizcaya	Ford	a 3"138
4º	Pernía	Ford	a 3"685
5º	Traverso	Chevrolet	a 4"103
6º	Di Palma, R.	Chevrolet	a 8"442
7º	Acuña	Ford	a 8"913
8º	Iglesias	Chevrolet	a 9"418
9º	Minervino	Chevrolet	a 14"459
10º	Gayraud	Ford	a 23"447
11º	Saíz	Ford	a 23"843
12º	Martínez	Ford	a 24"987
13º	Hernández, L.	Chevrolet	a 25"377
14º	Petrich, R.	Dodge	a 25"884
15º	Hernández, W.	Chevrolet	a 26"269
16º	Scenna	Chevrolet	a 30"125
17º	Garrido	Chevrolet	a 30"521
18º	Ciancaglini	Ford	a 40"707
19º	Cutini	Chevrolet	a 44"843
20º	Videle	Ford	a 49"524
21º	Cerquetti	Ford	a 50"405
22º	Guarnaccia	Ford	a 50"733
23º	Fernández	Chevrolet	a 53"624
24º	Costa	Chevrolet	a 1'00"650
25º	Bortot	Chevrolet	a 1'01"360
26º	Del Bo	Chevrolet	a 1'06"032
27º	Dopico	Chevrolet	a 1'13"982
28º	López	Dodge	a 1'17"848
29º	Zanatta	Chevrolet	a 5 vueltas
30º	Beraldi	Ford	a 5 vueltas
31º	Ortelli	Ford	a 7 vueltas
32º	Rodríguez	Dodge	a 7 vueltas
33º	Redolfi	Chevrolet	a 7 vueltas

Vueltas: 21 (5641,62 mts.)
Récord de vuelta: Ortelli. 1'46"459. Vuelta 4
Promedio del ganador: 159.637 Km/h.
No clasificaron: Oñatibia; "Cocho" López; Doumic; Moisse; Deambrosi; Olmi; Romero; Ramos; Alifraco; Hermoso; Piniella; Mancuso

Prueba de clasificación:
1º Bessone. Ford. 1'44"628. 194.11 Km./h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Hernández,W	Ford
2º	Pernia	Ford
3º	Zanatta	Chevrolet
4º	Iglesias	Chevrolet
5º	Deambrosi	Chevrolet
6º	Mancuso	Ford
7º	Gayraud	Ford
8º	Martínez	Ford
9º	Petrich, R.	Dodge
10º	Ciancaglini	Ford

Récord: Bessone (H)
1'45"178. Vuelta 3
Prom. del ganador:
192.845 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Satriano, E.	Chevrolet
2º	Minervino	Chevrolet
3º	Urretavizcaya	Ford
4º	Redolfi	Chevrolet
5º	Traverso	Chevrolet
6º	Romero	Ford
7º	Olmi	Ford
8º	Ramos	Ford
9º	Hermoso	Ford
10º	Guarnaccia	Ford

Récord: Minervino
1'45"319. Vuelta 2
Prom. del ganador:
191.467 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ortelli	Ford
2º	Ciantini	Chevrolet
3º	"Cocho" López	Chevrolet
4º	Garrido	Chevrolet
5º	Cutini	Chevrolet
6º	Alifraco	Ford
7º	Saiz	Ford
8º	Di Palma, R.	Chevrolet
9º	Rodríguez, H.	Dodge
10º	Cerquetti	Ford

Récord:Ciantini
1'45"975. Vuelta 5
Prom. del ganador:
190.636 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	209
2º	Satriano, E.	182
3º	Minervino	162
4º	Ortelli	160
5º	Martinez	136
6º	Acuña	119
7º	Ramos	114
8º	Ciantini	109
9º	Iglesias	107
10º	Urretavizcaya	103

A los 26 años, José 'Bocha' Ciantini irrumpió en un podio, y nada menos que en Buenos Aires. Su Chevrolet parece estallar para la foto...

Emilio Satriano levanta los brazos de sus escoltas, a su derecha el 'Bocha' Ciantini y a su izquierda 'Tito' Urretavizcaya.

Urretavizcaya creía no estar para el podio, pero su Falcon le fue fiel. Llegó tercero.

"Qué auto, Dios mío"

Emilio Satriano

Había que estar ahí arriba manejándolo, para comprobar lo bien que andaba este Chevrolet que me entregó mi hermano Pablo junto al equipo. Si bien es verdad que el desarrollo de la carrera favoreció las chances con los sucesivos problemas de los Ford que se alternaron en la punta, debo repetir hasta el cansancio que yo hice mi plan consciente de que se me podía dar el triunfo. Qué auto que tenía, Dios mío. No es que no sintiera los 120 kilos de lastre, sería un hipócrita si dijera lo contrario, pero estaba bien balanceado, firme, y hasta me favoreció al final lo que me pareció un leve quedo de Pernía para superarlo y acelerar todo lo que pude para asegurar la victoria. Ganar en Buenos Aires siempre es grato, y más delante de mi familia. Creo que fue una linda carrera, de esas que les gusta a la gente por la lucha de marcas, los cambios en la punta y atrás también.

Marisa Panagópulo se confiesa

"Soy igual en la pista que en la cama"

El 8 de septiembre del '96 no fue un día más en la vida de Marisa Panagópulo. Con 28 años de edad y 18 en el automovilismo, debutó en el TC, concretando un sueño de su vida. Dos meses más tarde llegó a La Plata con un auto propio, lo que no es poco.

Y su objetivo aparentemente no es sólo estar. Al menos se desprende de una frase:

Yo quiero hacer historia en un deporte de hombres.

Habla de sí misma como si fuera otra persona. No cree en el feminismo ni en el machismo. Le es lo mismo hablar de sexo que de carrera, y hasta se da el gusto de comparar estos dos temas que son parte tan importante en su vida.

Marisa en el Dodge de Larroude, con quien corrió las Dos Horas. Es la tercera mujer en el TC, luego de Dora Bavio y de Delia Borges.

Conversa en tercera persona: "Marisa es igual en la pista y en la cama. En ambos sitios es transparente, le gusta gozar, tiene una actitud positiva y trata de ser feliz, algo que en definitiva es lo más importante de todo".

No se achica al analizar sus posibilidades dentro de la categoría. " Con mis condiciones, que las tengo, y con un buen presupuesto, yo creo que puedo llegar a estar entre los diez mejores del TC".

No sabe cuáles son sus medidas, pero sí es consciente de que la naturaleza -apuntalada por la práctica de la natación- le ha brindado un buen cuerpo. Su historia en el automovilismo comenzó cuando tenía diez años, derrapando con un mini-midget en Nueva Chicago. Allí estuvo una década, una época trascendente en el desarrollo de una joven.

"Me perdí todos los cumpleaños de quince de mis amigas, porque los sábados yo tenía carreras y para mí eso era un hábito de vida, por lo que no me arrepiento de nada", cuenta en su hogar del oeste del Gran Buenos Aires.

"A mis compañeros de escuela no les contaba que corría porque me daba bronca que no entendieran lo que yo hacía. Muchos creían que era andar en karting alquilado o algo por el estilo".

Su relación con los hombres en la pista

Se siente identificada con la manera que tienen de manejar la pedalera tanto Guillermo Ortelli como el 'Gurí' Martinez ("les admiro la habilidad para eso"). Cree que los pilotos con experiencia en monoposto se asemejan más a lo que quiere ella. "Prometo practicar para tratar de igualarlos".

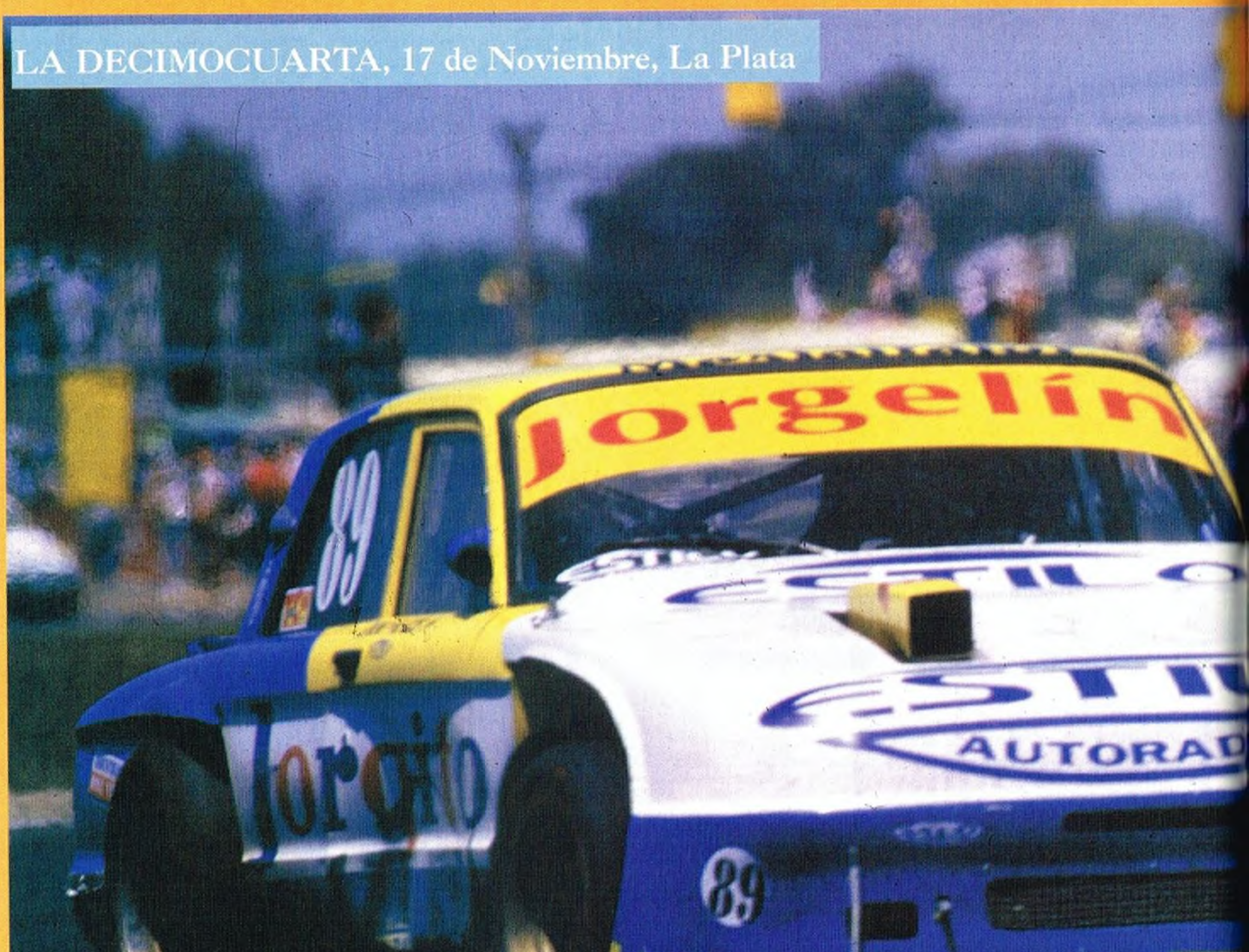
Confiesa que con los hombres no ha tenido problemas en la pista, aunque aclara que habla del Turismo Carretera. "Acaso sea porque todavía no los molesto...", ironiza. Y recuerda con algo de bronca: " del tema no quiero hablar, pero una vez en una categoría monomarca me tiraron un auto encima, y estoy segura de que eso fue por el hecho de ser mujer".

Trata de cuidar su imagen. "Yo no soy ningún hombrecito. No seré fina y delicada, sino que me siento más bien salvaje". Está comenzando a vivir y disfrutar el sueño de pertenecer a la cofradía del TC y aunque sabe que ahora viene lo más difícil aún no llegó, está tranquila porque -cerrando y otra vez en tercera persona-, "Marisa conductivamente es un buen producto con un lindo envase".

Andrés Agulla

Cosas de mujeres. Foto mayor: Panagópulo junto a la rubia Delfina Frers, quien corre en Damas. A la izq., dos suecas que llegaron a la Argentina y ganaron a los hombres el GP de Turismo del '62, Ursula Wirth (copiloto) y Ewy Rosqvist (piloto).

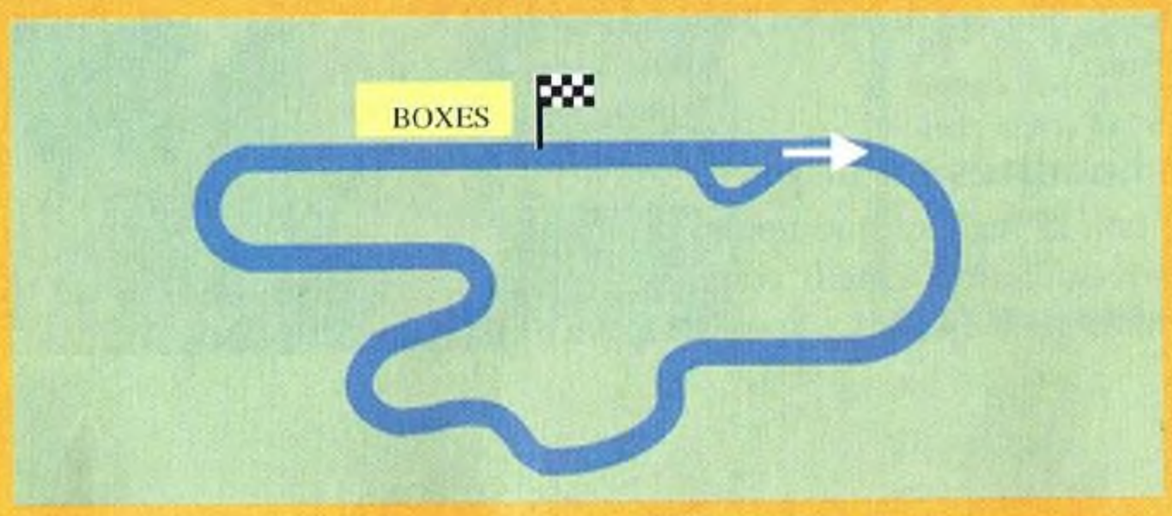
LA DECIMOCUARTA, 17 de Noviembre, La Plata

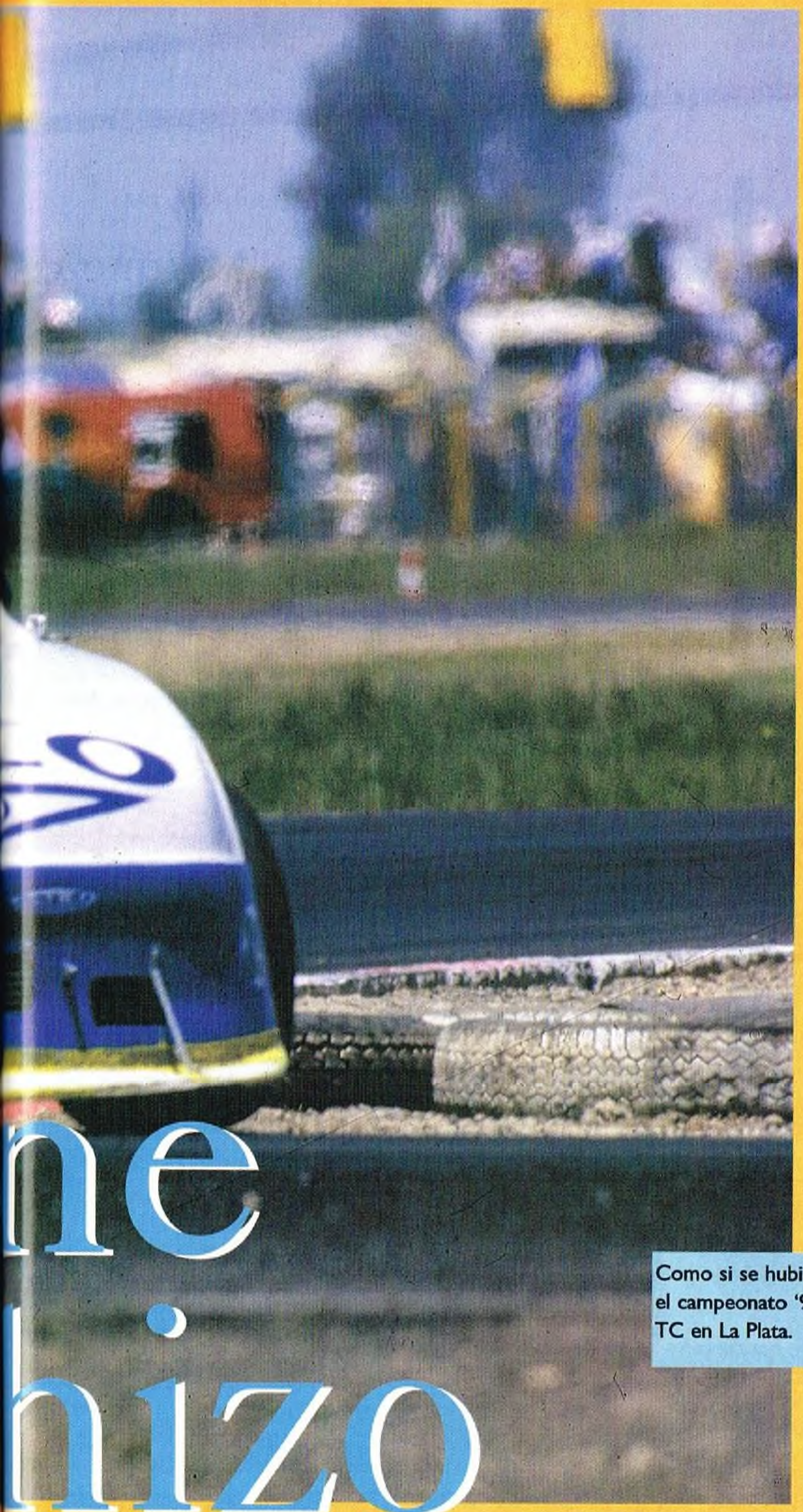


Besso

GRILLA DE LARGADA

2º	Bessone	1º	Martinez, O.
4º	Ramos	3º	Minervino
6º	Traverso	5º	Urretavizcaya
8º	Di Palma,R.	7º	Etchegaray
10º	López,C.	9º	Saiz
12º	Rodríguez, H.	11º	Garrido
14º	Romero	13º	Satriano, E.
16º	Zanatta	15º	Muñiz, R.
18º	Miserda	17º	Miraldi
20º	Hermoso	19º	Cutini
22º	Pacchialat	21º	Guarnaccia
24º	Costa	23º	Iglesias
26º	Ciancaglini	25º	Alifraco
28º	Videle	27º	Dopico
30º	Chabert	29º	Quintana
32º	Acuña	31º	Cerquetti
34º	Politano	33º	Perrona
36º	Rodriguez, O.	35º	Pernía
38º	Guidi	37º	Fernandez, M.
40º	Deambrosi	39º	Brian
42º	Bustos	41º	Muisse





Tito ne primo zapping

Como si se hubiese escapado del TC 2000, donde se preparaba para ganar el campeonato '96, Ernesto Bessone sorprendió en la segunda carrera del TC en La Plata.

Tito venía livianito, con un Falcon adaptado para deslizarse sin problemas en el circuito platense. La palabra lastre no figuraba en su diccionario, ésa era una cuestión de competencia ajena. Entonces qué mejor que desembarcar en el TC luego de hacer zapping con el TC 2000, y tratar de obtener su cuarto triunfo en la categoría más popular del automovilismo argentino, como siempre con autos de Felipe Salgado.

Ya en la clasificación sabatina quedó establecida la supremacía de Ford (Martinez, Walter Hernandez, Acuña, Ramos y Bessone), aún con el handicap que significaría la deserción de Ortelli y Hernandez en la segunda serie del domingo, tras el trompo de Walter y el desparramo posterior.

Ya en la final, Satriano continuó sufriendo por tanto lastre (150 kilos...) hasta terminar úndecimo y Traverso también padeció por culpa de los 120 kilos extra además de la rotura de la goma delantera derecha, faltando dos vueltas. Por eso quedó 15to., detrás del humilde Dodge del nuevejuliense Hugo Rodriguez.

Lo de Bessone fue para el elogio. Favorecido por una serie 'light', en especial luego del reinicio, ya que no estuvieron Hernandez, Ortelli y Pernía, llego a la final como candidato. El gran duelo se centró entre él y Martinez, hasta que en la undécima vuelta, en el ingreso a la chicana por afuera y totalmente de costado (con toque incluido), Tito pasó al frente y aceleró hasta el final. Claro que poco antes del final debió sufrir un poquito a consecuencia del trompo de Orlando Rodriguez, que lo obligó a desacelerar, permitiendo que el 'Gurí' se le acercara. ✖

Prueba de clasificación:
1º Martinez. Ford. 1'40"004. 154,794 Km./h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Martinez	Ford
2º	Ramos	Ford
3º	Etchegaray	Ford
4º	López C.	Chevrolet
5º	Satriano	Chevrolet
6º	Zanatta	Chevrolet
7º	Cutini	Chevrolet
8º	Pacchialat	Ford
9º	Alifraco	Ford
10º	Videle	Ford

Récord: Martinez
1'42"185. Vuelta 3
Prom. del ganador:
158,780 Km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Bessone	Ford
2º	Urretavizcaya	Ford
3º	Saiz	Ford
4º	Rodriguez H.	Dodge
5º	Muñiz R.	Ford
6º	Miserda	Chevrolet
7º	Guarnaccia	Ford
8º	Costa	Chevrolet
9º	Dopico	Chevrolet
10º	Chabert	Dodge

Récord: Bessone
1'42"662
Prom. del ganador:
152,852 Km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Minervino	Chevrolet
2º	Traverso	Chevrolet
3º	Di Palma R.	Chevrolet
4º	Garrido	Chevrolet
5º	Romero	Ford
6º	Miraldi	Chevrolet
7º	Hermoso	Ford
8º	Iglesias	Ford
9º	Ciancaglini	Ford
10º	Quintana	Dodge

Récord: Minervino
1'42"807.5º Vuelta
Prom. del ganador:
152,247 Km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	217
2º	Satriano	188.5
3º	Minervino	179.5
4º	Ortelli	159.5
5º	Martinez	157
6º	Ramos	129
7º	Acuña	122
8º	Iglesias	109.5
9º	Ciantini	109
10º	Urretavizcaya	107.5

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Bessone	Ford	43'27"809
2º	Martinez	Ford	a 1"901
3º	Minervino	Chervolet	a 2"486
4º	Ramos	Ford	a 3"214
5º	López C.	Chrervolet	a 13"844
6º	Etchegaray	Ford	a 14"286
7º	Di Palma, R.	Chevrolet	a 27"508
8º	Romero	Ford	a 28"714
9º	Garrido	Chervolet	a 28"714
10º	Saiz	Ford	a 34"258
11º	Satriano, E.	Chevrolet	a 34"660
12º	Acuña	Ford	a 37"518
13º	Alifraco	Ford	a 56"407
14º	Rodriguez, H.	Dodge	a 1'01"006
15º	Traverso	Chevrolet	a 1'14"497
16º	Ciancaglini	Ford	a 1'15"961
17º	Fernandez,M.	Chevrolet	a 1"34"093
18º	Videle	Ford	a 1'37"485
19º	Guarnaccia	Ford	a 1"38"613
20º	Quintana	Dodge	a 1'46"176
21º	Costa	Chevrolet	a 1'49"805
22º	Pacchialat	Ford	a 1 vuelta
23º	Hermoso	Ford	a 1 vuelta
24º	Dopico	Chevrolet	a 1 vuelta
25º	Cutini	Chevrolet	a 1 vuelta
26º	Muñiz	Ford	a 1 vuelta
27º	Rodriguez O.	Dodge	a 1 vuelta
28º	Chavert	Dodge	a 1 vuelta
29º	Iglesias	Chevrolet	a 1 vuelta
30º	Politano	Ford	a 1 vuelta
31º	Miserda	Chevrolet	a 2 vueltas

Vueltas: 21 (4300 mts.)
Récord de vuelta: Zanatta. 1'45"618. 6ª vuelta.
Promedio del ganador: 124.626 Km/h.
No clasificaron: Zanatta; Urretavizcaya: Bustos: Perrona; Pernia; Muisse; Miraldi; Brion; Deambrosi; Cerquetti; Guidi.

"Martínez se portó como un caballero"

Ernesto Bessone

Sólo mi acompañante 'Nacho' Palacios y yo, podemos saber de la inmensa alegría que sentimos cuando nos bajaron la bandera. Percibíamos la alegría de los hinchas de Ford, de la gente del equipo, de Felipe (Salgado), de Omar (Wilke), que tanto había hecho con el motor del Falcon. Debía pensar muy bien, durante la carrera, cómo atacarlo a Martinez, máxime que mi auto se había enfriado un poco luego del ingreso del pace car al comienzo. Cuando lo intenté con todo, salí mejor armado a la recta y lo pasé volanteando como pude, para estabilizar el coche en el frenaje de la chicana. Tuvo que ver el hecho de que él no trató de hacer nada raro, se portó como un verdadero caballero y quiero reconocer esa acción.

Martinez, delante de Di Palma y Minervino. Esta vez tuvo más fortuna que en la anterior. Llegó segundo y se tomó revancha.

Segunda serie. En la primera curva Walter Hernandez hizo un trompo y 'se lo llevaron puesto'. Arriba se ve parte de la consecuencia: Ortelli y Redolfi con sus autos abollados, no pudieron volver a largar. Abajo: Pernía alcanzó a reparar, participó de la 3ra. serie pero no pudo prosperar.

La Comisión Directiva de la Asociación Corredores Turismo Carretera, quiere hacer llegar un profundo y sincero saludo a esa hermosa gente que componen los pilotos, copilotos, preparadores, equipos de competición y colaboradores de todas las categorías, y por sobre todas las cosas a los abnegados y consecuentes seguidores de cada una de las realizaciones, que desafiando las inclemencias del tiempo, soportando vientos, calores, fríos, lluvias, recorriendo a veces largas distancias, solos, en grupos o en familia, se acercan domingo a domingo a la vera de los circuitos donde se escucha el rugir de un motor de carrera, para asociarse a la gran fiesta que significa una competencia de autos.

En definitiva, esto es y hace *"El soberano"*

La Comisión Asesora y Fiscalizadora de ACTC, agradece infinitamente a todos aquellos que componen la gran familia de la Asociación Corredores Turismo Carretera, llámense pilotos, copilotos, mecánicos, equipos, colaboradores y aficionados en general por todo lo que ellos albergan; sacrificios, abnegación, fervor, estoicismo y satisfacción de haber sido partícipe de ese deporte que conmueve a infinidad de almas y

que se llama *Automovilismo*

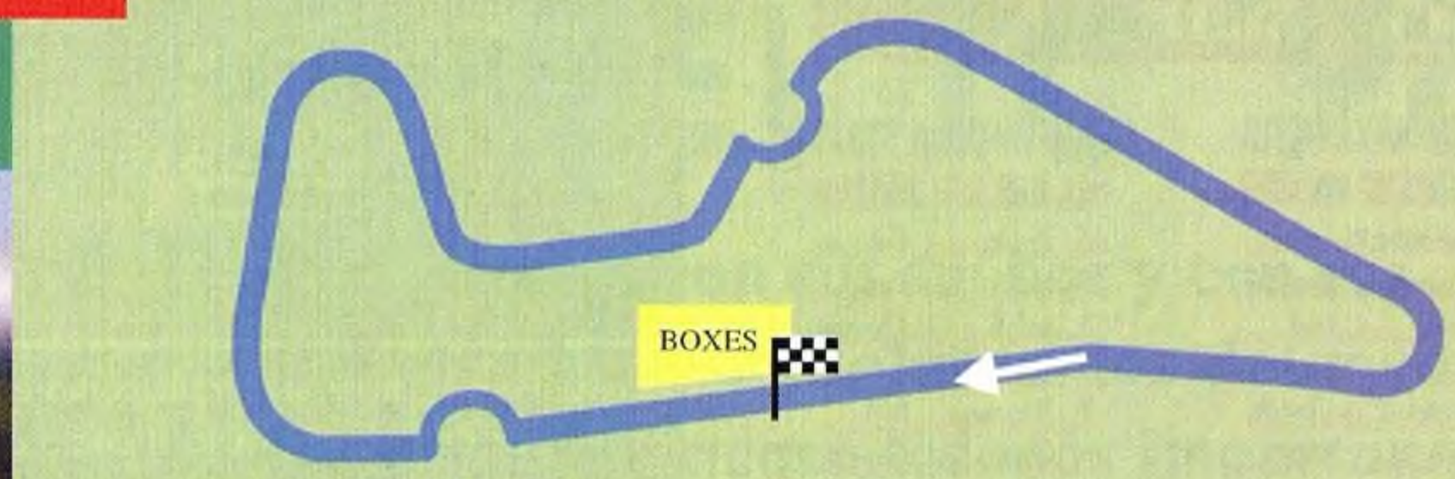
Asociación Corredores Turismo Carretera. Bogotá 166 - (1045) Capital. Tel 901-4549 - Tel/Fax 902 1472

LA DECIMOQUINTA,

Fenómeno: Ortelli Rindió Diez

A Juan María Traverso le alcanzó con el sexto puesto en Nueve de Julio para coronarse campeón de la temporada '96, con Chevrolet. La carrera fue para Guillermo Ortelli, quien ganó con Ford, precediendo a otros cuatro exponentes de la marca: Walter Hernández, Vicente Pernía, Omar Martínez y Eduardo Ramos.

de diciembre, Nueve de Julio



Sólido, ya consolidado en la categoría, Guillermo Ortelli marcha hacia su segundo triunfo del año. Lo apuran Walter Hernández y Zanatta. Después René claudicará y Pernía-Martínez-Ramos completarán el quinteto Ford.

GRILLA DE LARGADA

2º	Zanatta	1º	Ortelli
4º	Ciantini	3º	Hernandez,W
6º	Traverso	5º	Ramos
8º	Redolfi	7º	López,C.
10º	Sinelli	9º	Pernía
12º	Minervino	11º	Gayraud
14º	Martinez	13º	Acuña
16º	Iglesias	15º	Satriano,E.
18º	Marcos	17º	Saiz
20º	Satriano,C.	19º	Romero
22º	Urretavizcaya	21º	Garrido
24º	Petrich	23º	Alifraco
26º	Ciancaglini	25º	Luaces
28º	Figliuolo	27º	Politano
30º	Videle	29º	Di Palma R.
32º	Rodriguez,H.	31º	Fernandez,M.
34º	Ferraris	33º	Gianaschi
36º	Chabert	35º	Guarnaccia
38º	Bortot	37º	Miserda
40º	Cerquetti	39º	Quintana
42º	Mangoni	41º	Dopico
44º	Costa	43º	Perrona
46º	Hermoso	45º	Gomez,M.

Con un Traverso lejos de la posibilidad de que cualquier riesgo le complicara la obtención del título, con Satriano excedido en la balanza y Minervino sin potencia en el motor, Guillermo Ortelli aceleró al estilo Trelew y con una actuación convincente rindió diez puntos y fue el abanderado de un afinado quinteto Ford.

La victoria del chico de Salto en la tercera presentación del TC en Nueve de Julio durante el '96, fue de punta a punta, aunque debió defenderse primero del embate del Chevy de René Zanatta, y luego de los Ford de Walter Hernandez y 'Lalo' Ramos.

Hubo algunos momentos clave en la segunda parte de la carrera. En la 12da. Walter Hernandez se fue afuera para no tocarlo a Ortelli, en la 13ra.. Ramos quedó desacomodado al ser tocado desde atrás por Zanatta y un giro más tarde, el Chevrolet conducido por Hugo Redolfi quedó atravesado en la pista tras chocar con el guard rail y desde allí hasta el final la ausencia del pace car hizo temer algun problema, pero por suerte nada ocurrió.

Y faltando cinco para el final, las ganas de Ramos quedaron en eso porque su auto no pudo inquietar →

Prueba de clasificación:
1º Minervino, Chevrolet, 1'38"842, 168,081km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Hernandez,W.	Ford
2º	Traverso	Chevrolet
3º	Pernia	Ford
4º	Minervino	Chevrolet
5º	Satriano, E.	Chevrolet
6º	Saiz	Ford
7º	Satriano, C.	Chevrolet
8º	Alifraco	Ford
9º	Ciancaglini	Ford
10º	Di Palma, R.L..	Chevrolet

Récord: Pernia 1'40"473. Vuelta 6
Prom. del ganador: 167,682 km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Zanatta	Chevrolet
2º	Ramos	Ford
3º	Redolfi	Chevrolet
4º	Gayraud	Ford
5º	Martinez	Ford
6º	Garrido	Chevrolet
7º	Petrich	Dodge
8º	Politano	Ford
9º	Videle	Ford
10º	Gianaschi	Dodge

Récord: Martinez, 1'39"059
Prom. del ganador: 167,874 km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ortelli	Ford
2º	Ciantini	Chevrolet
3º	López, C.	Chevrolet
4º	Sinelli	Ford
5º	Acuña	Ford
6º	Iglesias	Chevrolet
7º	Romero	Ford
8º	Urretavizcaya	Ford
9º	Luaces	Dodge
10º	Figliuolo	Chevrolet

Récord: Ortelli 1'39"430.5º Vuelta
Prom. del ganador: 170,885 km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	230.5
2º	Satriano, E.	195
3º	Minervino	191
4º	Ortelli	184,5
5º	Martinez	171
6º	Ramos	143.5
7º	Acuña	126
8º	Ciantini	113.5
9º	Urretavizcaya	112.5
10º	Iglesias	112

El 'Flaco' Traverso se acomoda en el sexto puesto para ser campeón. Adelante llegaría 'Lalo' Ramos, quien fue gran protagonista de la carrera.

Vicente Pernía 'barre' la chicana como en los tiempos de Boca. Se subió al podio con todas las de la ley. Lo sigue Minervino.

"No fue nada fácil"

GUILLERMO ORTELLI

Sé que Traverso, a quien desde ya felicito por su bicampeonato, me elogió tras bajarse de su auto. Me comentaron que se refirió a sus preparadores y luego a mí. Y eso no lo voy a olvidar así nomás. Durante la semana pensamos que ganar esta carrera sería muy importante. Y el resultado fue una muestra de lo bien que trabajó el equipo. El ritmo fue exigente. Yo venía de ganar la tercera serie, que fue la más rápida de todas, y desde el comienzo de la final sólo pensé en escaparme. Pero no fue nada fácil porque me exigieron bastante. Tanto Lopresti como Fuentes debieron trabajar mucho con el chasis para solucionar algunos problemitas menores. Todo fue de diez. Lo disfruté y pensé e n continuar el festejo en Salto, con mi gente. Qué más podía pedir...

Se larga Nueve de Julio!. Ortelli con Zanatta; Walter Hernández con Ciantini; Ramos con Traverso... Toda la expectativa del momento, reflejada en la multitud que se acercó al autódromo bonaerense.

→ más al firme Falcon de Ortelli, quien con sus dotes de volante compensaba cierta subvirancia del coche número 75.

Ramos quedó quinto, Hernandez finalizó segundo y el 'Gurí' Martinez, desclasificaco el sábado por no dar el peso y luego de hacer el record de la carrera, fue cuarto tras estar 14to.

Casi en silencio,, el 'Tano' Vicente Pernía logró subirse al podio , con un estado de ánimo a tono con la sonrisa publicitaria de su máquina amarilla, mientras que los rivales de Traverso en el campeonato no alcanzaron a generar expectativas.

Un Satriano quejoso por tantos kilos de lastre y un Minervino con un motor que fue mermando luego de ser primero en la clasificación del día anterior, resignaron su úlltima ilusión.

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Ortelli	Ford	35'47"408
2º	Hernandez,W.	Ford	a 4"006
3º	Pernía	Ford	a 8"523
4º	Martinez	Ford	a 8"789
5º	Ramos	Ford	a 12"206
6º	Traverso	Chevrolet	a 18"112
7º	Minervino	Chevrolet	a 30"014
8º	Saiz	Ford	a 44"059
9º	Romero	Ford	a 57"784
10º	Alifraco	Ford	a 1'02"456
11º	Urretavizcaya	Ford	a 1'08"293
12º	Satriano,E.	Chevrolet	a 1'10"397
13º	Ciancaglini	Ford	a 1'17"958
14º	Figliuolo	Chevrolet	a 1'33"522
15º	Guarnaccia	Ford	a 1'40"359
16º	Ferraris	Chevrolet	a 1'42"106
17º	Fernandez,M.	Chevrolet	a 1'44"727
18º	Videle	Ford	a 1 vuelta
19º	Bortot	Chevrolet	a 1 vuelta
20º	Satriano,C.	Chevrolet	a 1 vuelta
21º	Gianaschi	Dodge	a 1 vuelta
22º	Dopico	Chevrolet	a 1 vuelta
23º	Rodriguez,H.	Dodge	a 1 vuelta
24º	Politano	Ford	a 1 vuelta
25º	López,C.	Chevrolet	a 1 vuelta
26º	Chabert	Dodge	a 1 vuedlta
27º	Perrona	Chevrolet	a 2 vueltas
28º	Zanatta	Chervolet	a 4 vueltas
29º	Acuña	Ford	a 5 vueltas
30º	Cerquetti	Ford	a 6 vueltas
31º	Marcos	Ford	a 7 vueltas

Vueltas: 21 vueltas (96,911 km/h)
Récord de vuelta: Martinez. 1'40"819. 3º vuelta.
Promedio del ganador: 162.465 km/h
No clasificaron: Sinelli; Redolfi; Costa; Petrich; Gomez,M; Hermoso; Ciantini; Gayraud; Di Palma R.; Miserda; Luaces; Mangoni; Quintana.

LOS PROTAGONISTAS
CORREDORES DEL TC '96

Cada uno con sus sueños y con sus recursos. Los de adelante, los del medio y los de atrás, acaso los más importantes, pues sin ellos no existiría el espectáculo del Turismo Carretera en toda su dimensión. Aquí comienza la lista de los protagonistas de la categoría durante el '96, los que dieron vida a un campeonato inolvidable...

1 TRAVERSO, JUAN MARIA
Nació el 28/12/50
Ciudad: Ramallo

2 MINERVINO, LUIS
Nació el 13/11/59
Ciudad: Chacabuco

3 MARTINEZ, OMAR
Nació el 01/01/66
Ciudad: Rosario del Tala

4 SATRIANO, EMILIO
Nació el 28/06/52
Ciudad: Chivilcoy

5 URRETAVIZCAYA, ROBERTO
Nació el 09/09/57
Ciudad: Chacabuco

6 ACUÑA, FABIAN
Nació el 02/10/64
Ciudad: Tandil

7 ROMERO, JOSE MARIA
Nació el 29/09/59
Ciudad: Olavarría

8 IGLESIAS, FERNANDO
Nació el 22/10/62
Ciudad: San Pedro

El campeón del '94 tuvo una temporada irregular alternando buenas y malas. De todas formas "Lalo" Ramos siempre fue candidato.

9 SINELLI, RAUL
Nació el 20/03/58
Ciudad: Pergamino

10 RAMOS, EDUARDO
Nació el 28/05/66
Ciudad: Mechongué

11 SAIZ, CARLOS
Nació el 09/06/50
Ciudad: BURZACO

12 GARRIDO, CARLOS
Nació el 01/12/58
Ciudad: Mar del Plata

14 CIANTINI, JOSE
Nació el 26/08/70
Ciudad: Balcarce

16 PERNIA, VICENTE
Nació el 25/05/49
Ciudad: Tandil

17 LOPEZ, OSVALDO "COCHO"
Nació el 03/12/47
Ciudad: Capital Federal

18 ALIFRACO, WALTER
Nació el 17/12/61
Ciudad: Lanús

19 CICCALE, ARMANDO
Nació el 24/07/50
Ciudad: San Miguel

20 FINESCHI, OSCAR
Nació el 14/04/58
Ciudad: Quilmes

21 DEL BARRIO, GUILLERMO
Nació el 22/11/58
Ciudad: Roque Perez

22 DOUMIC, PEDRO
Nació el 24/08/44
Ciudad: Santa Teresita

23 PACCHIALAT, HECTOR
Nació el 12/10/47
Ciudad: Ensenada

25 MIRALDI, LUIS
Nació el 24/12/68
Ciudad: Capital Federal

26 MARCOS, EDUARDO
Nació el 04/06/52
Ciudad: La Dulce

27 HERMOSO, FABIAN
Nació el 10/11/72
Ciudad:Ramos Mejía

Del Barrio fue un hombre sin suerte del '96, pero igual demostró que el Dodge con motor Cherokee puede pelear adelante.

Dejó el Torino para probar mejor suerte con el Chevrolet, y la tuvo. A los 52 años Rubén Luis Di Palma ganó en Rafaela.

28 DELCONTE, LUIS
Nació el 27/09/42
Ciudad: Munro

29 SCENNA, ANTONIO
Nació el 31/03/66
Ciudad: Mar del Plata

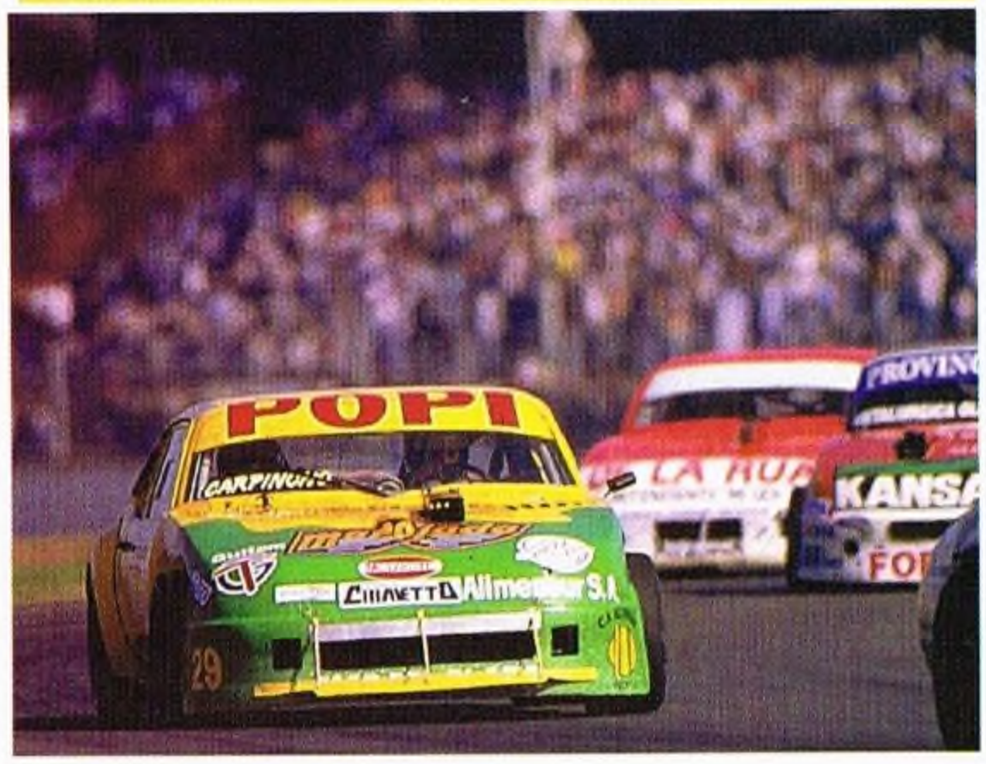
30 PETRICH, RAUL
Nació el 26/06/58
Ciudad: Ma. Teresa (Sta. Fe)

31 LARROUDE, JOSE
Nació el 13/10/70
Ciudad: Rauch

32 CUTINI, HUGO
Nació el 22/10/61
Ciudad: Ranelagh

33 HERNANDEZ, LUIS
Nació el 18/04/56
Ciudad:Nicanor Otamendi

Antonio Scenna tuvo una temporada con altibajos. En Nueve de Julio se le incendió el auto, pero gracias al apoyo de la categoría pudo continuar el año.



34 MANCUSO, GUSTAVO
Nació el 24/08/59
Ciudad: Chacabuco

35 AVENTIN, OSCAR
Nació el 26/12/46
Ciudad: Morón

36 OÑATIBIA, NELSON
Nació el 30/06/63
Ciudad: Tres Arroyos

37 MUÑIZ, RUBEN
Nació el 08/03/60
Ciudad: La Plata

38 NICOTRA, EDUARDO
Nació el 29/01/46
Ciudad: Villa Dolores

39 CARAM, JOSE LUIS
Nació el 09/08/57
Ciudad: Mar del Plata

40 DOPICO, AGUSTIN
Nació el 22/07/49
Ciudad: Loma Hermosa

41 MALISIA, JOSE
Nació el 29/11/47
Ciudad: Tandil

42 BERALDI, JOSE
Nació el 23/02/57
Ciudad: Capital Federal

43 DI PALMA, RUBEN LUIS
Nació el 27/10/44
Ciudad: Arrecifes

44 FERNANDEZ, JOSE LUIS
Nació el 11/09/43
Ciudad: Loma Hermosa

45 LUACES, CARLOS
Nació el 02/01/42
Ciudad: Pilar

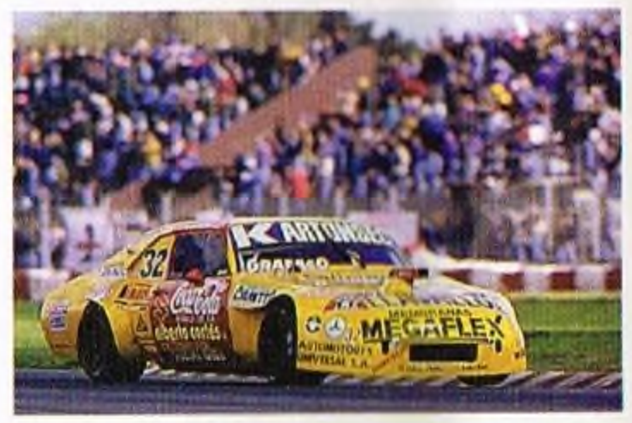
46 GAYRAUD, MARIO
Nació el 09/11/57
Ciudad: Pigüé

48 BORTOT, MARIO
Nació el 24/04/61
Ciudad: San Miguel

49 QUINTANA, JULIO
Nació el 26/04/57
Ciudad: Ayacucho

52 ACCASTELLI, EDUARDO
Nació el 16/07/51
Ciudad: Junín

53 SALERNO, RUBEN
Nació el 21/01/57
Ciudad: Lomas de Zamora



Hugo Cutini superó en 1996 el medio centenar de carreras en la categoría. Llegó a estar entre los diez primeros en algunas de ellas. .

54 PAOLUCCI, JOSE LUIS
Nació el 12/12/62
Ciudad: Carlos Casares

55 RITACCO, JUAN CARLOS
Nació el 24/11/51
Ciudad: Luján

56 COSTA, ARTURO
Nació el 04/02/45
Ciudad: Paso del Rey

57 GOMEZ, JOSE LUIS
Nació el 15/06/61
Ciudad: Muñiz

58 LOPEZ, JUAN CARLOS
Nació el 14/10/54
Ciudad: La Plata

59 GAMARI, OSCAR
Nació el 18/06/68
Ciudad: Ciudadela

René Zanatta logró su primera pole el 11 de agosto en Nueve de Julio, pero no pudo concretar en carrera un buen fin de semana.

60 CURA, CARLOS
Nació el 07/03/55
Ciudad: Villa Regina

61 RODRIGUEZ, HUGO
Nació el 13/05/62
Ciudad: Nueve de Julio

62 FERNANDEZ, MAURICIO
Nació el 29/07/69
Ciudad: Lobos

63 GOMEZ, MARIO
Nació el 09/10/59
Ciudad: Luján

Se subió al Ford de Trepat tres días antes de Santa Teresita. Guillermo Ortelli ganó su primera carrera solo en Trelew.

64 GUARNACCIA, SERGIO
Nació el 23/03/65
Ciudad: Hurlingham

65 VIZCARRA, MARCELO
Nació el 11/05/66
Ciudad: Capital Federal

66 MANGONI, MIGUEL
Nació el 19/10/52
Ciudad: Balcarce

67 BOVER, ALBERTO
Nació el 26/07/47
Ciudad: Moreno

68 GUERRA, MIGUEL A.
Nació el 31/08/53
Ciudad: Cap. Federal

70 LAVARI, EDGARDO
Nació el 24/01/51
Ciudad: Tres Arroyos

71 CALAMANTE, MARIANO
Nació el 21/07/51
Ciudad: Balcarce

72 MUÑIZ, RUBEN
Nació el 20/07/36
Ciudad: La Plata

73 OLMI, HUGO
Nació el 22/02/55
Ciudad: Capital Federal

75 ORTELLI, GUILLERMO
Nació el 25/04/73
Ciudad: Salto

77 MONTANER, JAIME
Nació el 16/08/67
Ciudad: Villa Cañás

81 RAMA, OSCAR
Nació el 27/03/58
Ciudad: Ramos Mejía

82 ZANATTA, RENE
Nació el 14/06/57
Ciudad: Rafaela

84 PETRICH, NICOLAS
Nació el 30/11/51
Ciudad: Venado Tuerto

87 GARCIA BAYON, RUBEN
Nació el 08/02/60
Ciudad: La Plata

88 DI PALMA, PATRICIO
Nació el 20/06/71
Ciudad: Arrecifes

89 BESSONE, ERNESTO
Nació el 03/04/58
Ciudad: Capital Federal

90 DI PALMA, MARCOS
Nació el 10/12/72
Ciudad: Arrecifes

91 NICIEZA, EDUARDO
Nació el 27/01/58
Ciudad: Chivilcoy

Ernesto Bessone logró su cuarta vistoria con autos de Salgado. Fue en La Plata el 17 de noviembre y se despidió de Felipe para armar un equipo propio.

94 CUTINI, FERNANDO
Nació el 12/02/68
Ciudad: Quilmes

95 GUELLI, DARIO
Nació el 22/09/70
Ciudad: Chacabuco

96 CIANCAGLINI, ARMANDO
Nació el 16/08/51
Ciudad: González Chavez

98 GORDO, FERNANDO
Nació el 03/08/70
Ciudad: San Pedro

99 SPERANZA, HORACIO
Nació el 18/05/56
Ciudad: Florencio Varela

101 PINIELLA, ALBERTO
Nació el 15/03/58
Ciudad: Mar del Plata

102 FERRARIS, LEANDRO
Nació el 22/10/56
Ciudad: 25 de Mayo

105 BRAVI, ENRIQUE
Nació el 04/09/34
Ciudad: Tigre

106 PASTORINO, MARCELO
Nació el 01/02/64
Ciudad: Oriente

107 OUBIÑA, ROBERTO
Nació el 20/10/46
Ciudad: Lanús

109 GIL BICELLA, FACUNDO
Nació el 08/02/72
Ciudad: Munro

113 POLITANO, JORGE
Nació el 22/09/52
Ciudad: Tandil

115 BOVONE, JUAN DANIEL
Nació el 20/08/62
Ciudad: Laboulaye (Cba.)

118 ABASCIANO, OMAR
Nació el 02/09/45
Ciudad: Mar del Plata

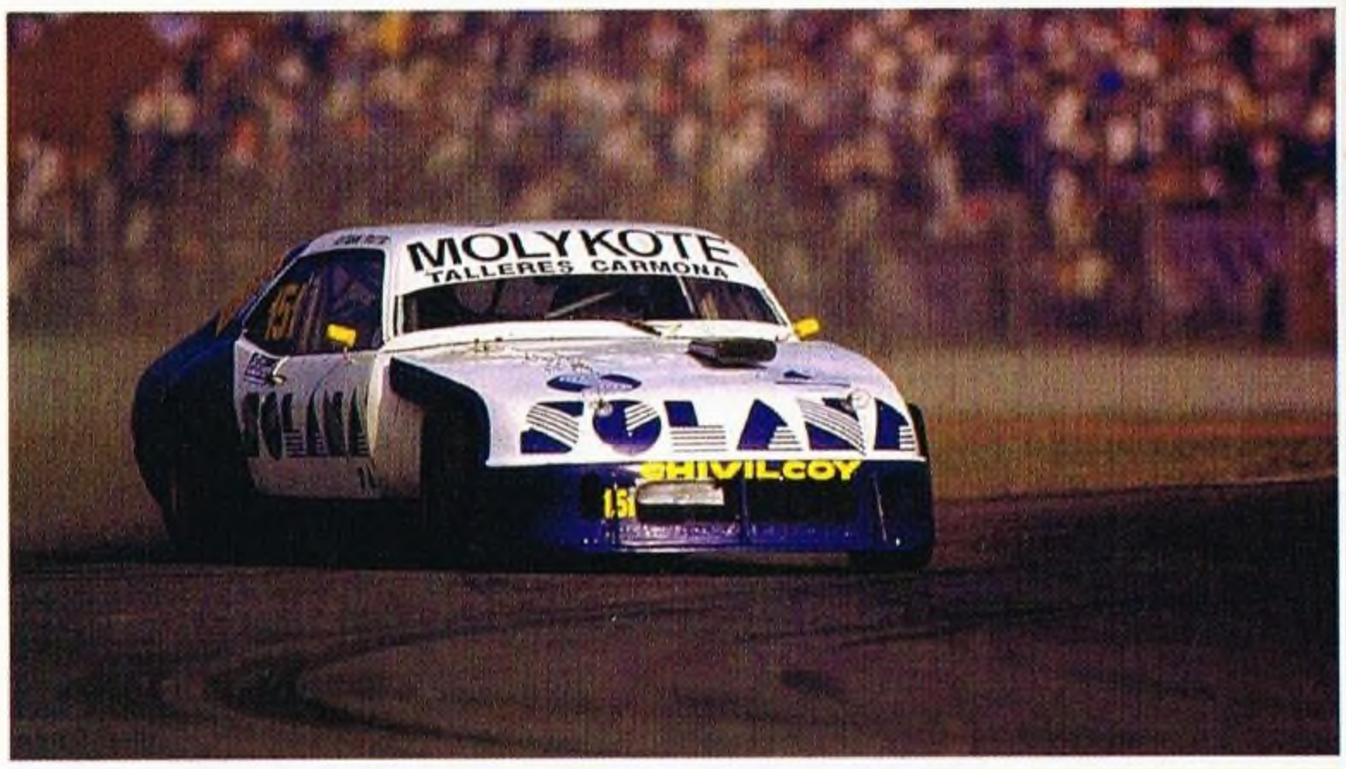
122 ODDA, JOSE LUIS
Nació el 15/04/63
Ciudad: Mercedes

123 MISERDA, CARLOS
Nació el 09/06/55
Ciudad: Salto

126 GUIDI, NELSON
Nació el 16/09/58
Ciudad: Quilmes

128 LA CORTIGLIA, OMAR
Nació el 11/10/69
Ciudad: Paso del Rey

129 POURCIEL, ENRIQUE
Nació el 30/06/46
Ciudad: Cap. Federal



Cristian Satriano venía cumpliendo muy buenas actuaciones hasta el vuelco de Trelew. Junto a Gianni Deambrosi provienen del desaparecido Super Turismo 3000.

130 FAUSTINO, JULIO
Nació el 27/09/32
Ciudad: Nueve de Julio

133 TORNATORE, RENE
Nació el 16/01/36
Ciudad: Luján

134 RODRIGUEZ, ORLANDO
Nació el 30/08/32
Ciudad: Laprida

135 CALIGARI, MARIO
Nació el 10/09/55
Ciudad: Ramos Mejía

137 VIDELE, ROBERTO
Nació el 13/05/53
Ciudad: Pilar

138 BRACCIA, ANTONIO
Nació el 21/08/41
Ciudad: Quilmes

140 CINGOLANI, DANIEL
Nació el 28/05/61
Ciudad: Nueve de Julio

141 GIACHINO, JUAN CARLOS
Nació el 07/12/58
Ciudad: Castelar

143 CHABERT, RAUL
Nació el 18/09/60
Ciudad: Mar del Plata

144 IACONO, FRANCISCO
Nació el 01/01/41
Ciudad: Bernal

147 DEL BO, ROBERTO
Nació el 12/11/67
Ciudad: Canals (Cba.)

148 BUSTOS, CARLOS
Nació el 23/09/67
Ciudad: Chivilcoy

150 FIGLIVOLO, SERGIO
Nació el 13/06/63
Ciudad: Mar del Plata

151 SATRIANO, CRISTIAN
Nació el 15/05/75
Ciudad: Chivilcoy

155 REDOLFI, HUGO
Nació el 12/04/54
Ciudad: San Jorge

156 PIÑERO, OSCAR
Nació el 28/10/55
Ciudad: Nueve de Julio

157 HERNANDEZ, WALTER
Nació el 21/08/65
Ciudad: Nicanor Otamendi

158 MANZONI, RUBEN
Nació el 09/11/56
Ciudad: Chascomús

159 NICOLELLA, ARMANDO
Nació el 21/01/38
Ciudad: Mar del Plata

160 PURICELLI, MARCELO
Nació el 25/12/60
Ciudad: Capital Federal

162 SOLMI, SERGIO
Nació el 05/02/61
Ciudad: San Pedro

164 SOLPESA, LUIS
Nació el 04/06/63
Ciudad: Córdoba

165 MUISSE, DANIEL
Nació el 21/04/72
Ciudad: González Chavez

166 BELLOSO, LUIS
Nació el 26/01/60
Ciudad: Zárate

167 LARRAURI, OSCAR
Nació el 19/08/54
Ciudad: Granadero Baigorria

168 PEON, PABLO
Nació el 14/02/67
Ciudad: Capital Federal

169 BESSONE, JOSE LUIS
Nació el 01/02/53
Ciudad: Capital Federal

170 BRADAS, HERNAN
Nació el 10/04/72
Ciudad: Chovet (Sta. Fe)

"El Pejerrey" Belloso también fue protagonista del TC. Compartió el auto con el Gurí Martínez en Las Dos Horas, en las que finalizaron sextos.

171 VALSAGNA, EDUARDO
Nació el 14/06/57
Ciudad: Rafaela

172 PANAGOPULO, MARISA
Nació el 13/02/68
Ciudad: Capital Federal

173 PUGLIA, JORGE
Nació el 16/05/60
Ciudad: Rafael Castillo

174 ZANIRATTO, ANIBAL
Nació el 13/01/69
Ciudad: Saladillo

175 BULLA, RUBEN
Nació el 19/12/50
Ciudad: Arrecifes

176 MITRI, ROGELIO
Nació el 23/11/50
Ciudad: Sunchales

177 BONI, CARLOS
Nació el 16/03/58
Ciudad: Capital Federal

178 SCIOLI, JOSE
Nació el 11/05/61
Ciudad: Capital Federal

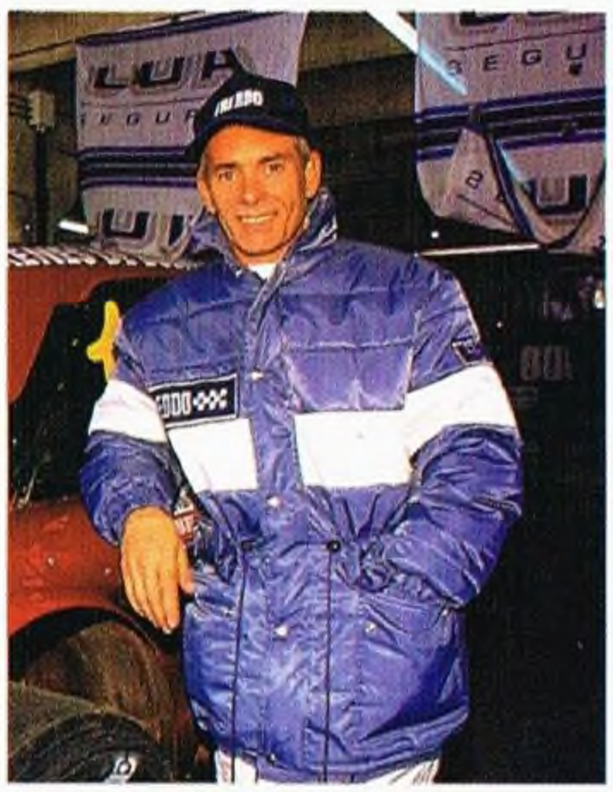
179 OYHANART, JORGE
Nació el 19/05/48
Ciudad: Capilla del Señor

180 GIUSTOZZI, FABIAN
Nació el 18/11/63
Ciudad: Saladillo

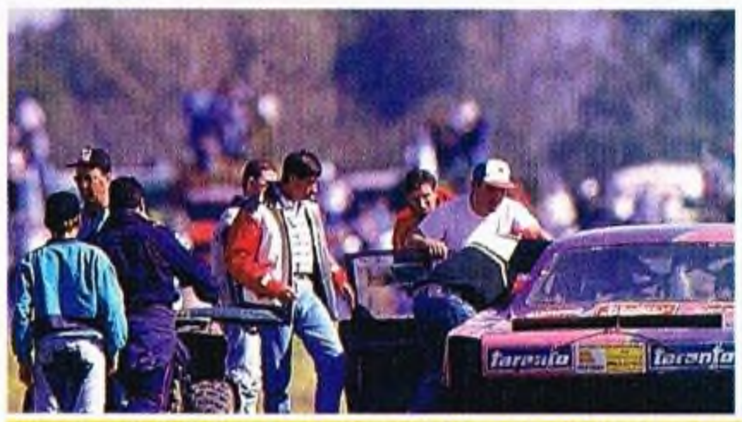
181 ETCHEGARAY, MIGUEL A.
Nació el 02/01/54
Ciudad: Mercedes

182 DER OHANESSIAN, GUSTAVO
Nació el 26/03/63
Ciudad: Capital Federal

183 ACUÑA, HECTOR
Nació el 17/11/47
Ciudad: Córdoba



Oscar Larrauri retornó al automovilismo argentino y no desentonó. Corrió las Dos Horas con Saiz y finalizaron séptimos. Un invitado de lujo.



Hugo Rodríguez, un luchador de Nueve de Julio que fue protagonista con un rendidor Dodge con motor convencional. Buen defensor de esa marca.

184 BRION, ANTONIO
Nació el 28/08/48
Ciudad: Mar del Plata

185 OSINALDE JORGE
Nació el 17/3/49
Ciudad: Cnel. Vidal

187 DEAMBROSI, JUAN MANUEL
Nació el 20/11/75
Ciudad: Morón

188 BLANCO, NESTOR
Nació el 04/04/60
Ciudad: Mar del Plata

189 CLIMENTE, MARIO
Nació el 24/09/65
Ciudad: Gral. Madariaga

190 CERQUETTI, GERARDO
Nació el 24/11/61
Ciudad: Gral. Deheza (Cba.)

191 PERRONA, LUIS MARIA
Nació el 03/07/70
Ciudad: San Isidro

194 BAÑOS, HUGO
Nació el 30/4/63
Ciudad: Gral. Lamadrid

197 MERRONE, ALFREDO
Nació el 16/10/45
Ciudad: Balcarce

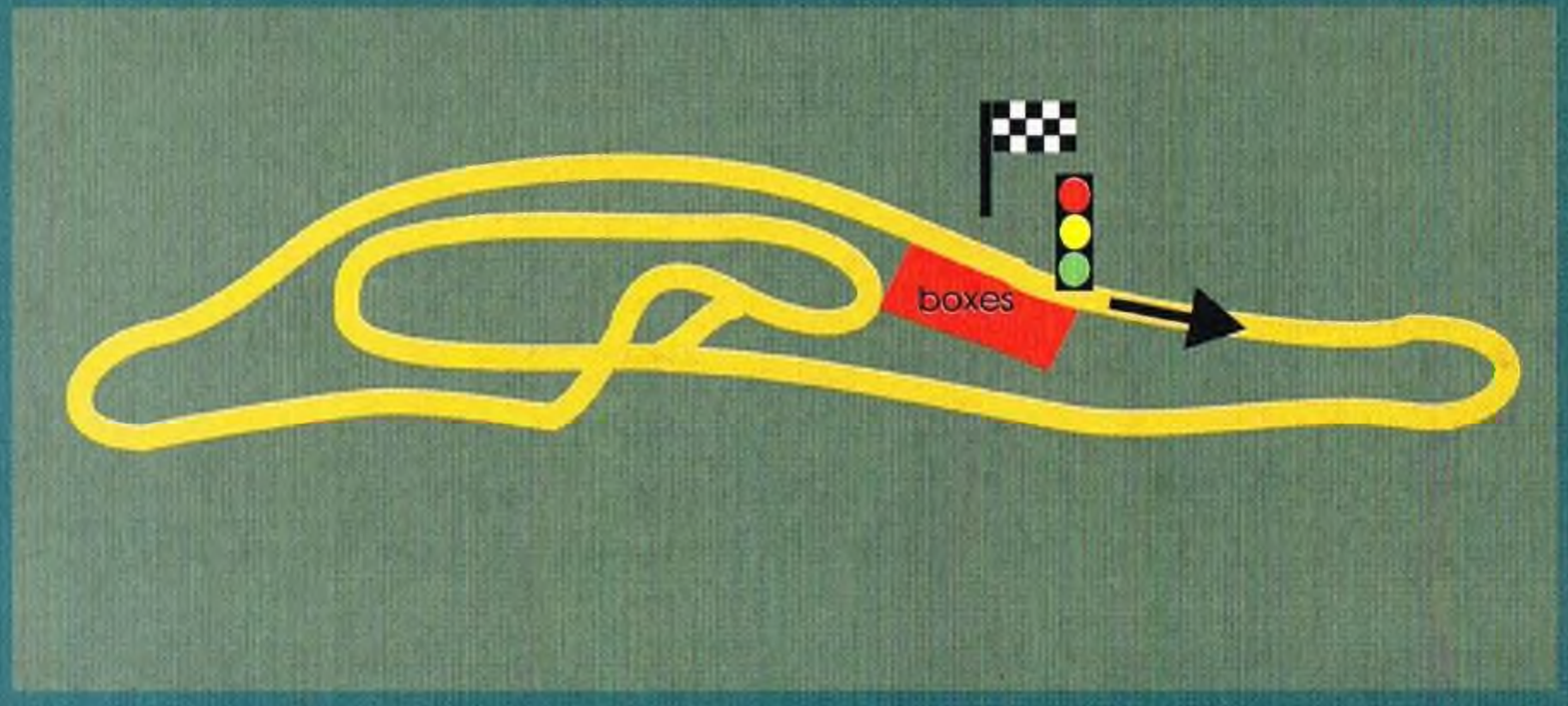
198 GIANASCHI, LUIS MARIA
Nació el 28/5/65
Ciudad: Mercedes

199 CALAMANTE, CARLOS
Nació el 4/11/60
Ciudad: Balcarce

LA DECIMOSEXTA, 15 de diciembre, Balcarce

Lalo dibujó y Patita ahorró pintura

Minervino pensando en cómo mantener el número dos.



Aunque el campeonato ya había sido lacrado por Traverso en la carrera anterior, el cierre del año en el majestuoso escenario de Balcarce estuvo a la altura de lo que fue el TC durante la temporada '96. Eduardo Ramos ganó con todas las de la ley y Luis Minervino acomodó su Chevy en el lote como para lograr el subcampeonato por segunda vez consecutiva, aliviado en parte por la deserción de Emilio Satriano tras romper una llanta en su serie y la de Omar Martínez tras quedarse en la cuarta vuelta de la final.

Por ese número dos todo quedó centrado en la lucha Minervino-Ortelli. Aquel llegó décimo, el pibe de Salto séptimo, y los números fueron inflexibles: 199 para Minervino, 197 para Ortelli.

Ramos, quien ya había vencido en la primera serie, se fue afianzando durante el trámite de la competencia y colocó su Falcon en el lugar ideal, seguido por otros dos exponentes del óvalo, Ernesto Bessone y Walter Hernandez. Éste volvía a despedirse de la categoría en una carrera con récord de inscriptos (67).

Le quedó a José 'Bocha' Ciantini el honor de haber sido el primer Chevrolet clasificado, en medio de una coyuntural supremacía de la marca rival. Claro está, el título ya era de un Traverso que ingresó a boxes descontento con el rendimiento del auto violeta, y el dos ni siquiera debió ser colocado, ya lo tenía Minervino desde la temporada anterior. Ambos ahorraron pintura.

GRILLA DE LARGADA

2º	Ramos	1º	Martínez
4º	Bessone	3º	Hernandez W
6º	Pernía	5º	Ortelli
8º	Garrido	7º	Alifraco
10º	Acuña	9º	Etchegaray
12º	Miraldi	11º	Iglesias
14º	Ciantini	13º	Saiz
16º	Minervino	15º	Zanatta
18º	Gayraud	17º	Romero
20º	Hernandez, L.	19º	Marcos
22º	Urretavizcaya	21º	Sinelli
24º	Guarnaccia	23º	Cocho López
26º	Redolfi	25º	Fortunato
28º	Traverso	27º	Hermoso
30º	Dopico	29º	Mancuso
32º	Ciancaglini	31º	Videle
34º	Deambrosi	33º	Colabello
36º	Zabaleta	35º	Salerno
38º	Gordó	37º	Scenna
40º	Oñatibia	39º	Quintana
42º	Mangoni	41º	Costa
44º	Chabert	43º	Abasciano

"Esta es mi tierra, por eso estoy más felíz"

Eduardo 'Lalo' Ramos

Yo crecí en esta región, Mechongué está aquí nomás, por eso puedo decir que gané en mi tierra, algo que aumenta mi felicidad. Di Meglio me había pedido que llevara el auto con prolijidad. Quería cuidarlo para no tener problemas en el comienzo del año próximo. Ya desde la serie inicial me dí cuenta de lo bien que andaba el auto en todos lados.

Estaba seguro, respondía al acelerador y no se iba para nada. Le tuve fe para la final y se nos dio.

Esperemos que sea una premonición para el '97.

Prueba de clasificación:
1º Hernandez, W. Ford. 1'44"799. 157,756 km/h

SERIES

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Martinez, O.	Ford
2º	Hernandez,W.	Ford
3º	Garrido	Chevrolet
4º	Etchegaray	Ford
5º	Ciantini	Chevrolet
6º	Zanatta	Chevrolet
7º	Hernandez, L.	Chevrolet
8º	Sinelli	Ford
9º	Redolfi	Chevrolet
10º	Hermoso	Ford

Récord: Martinez
1'45"916. Vuelta 3
Prom. del ganador:
169,090 km/h

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Bessone	Ford
2º	Ortelli	Ford
3º	Acuña	Ford
4º	Iglesias	Chevrolet
5º	Minervino	Chevrolet
6º	Romero	Ford
7º	Urretavizcaya	Ford
8º	Cocho Lopez	Chevrolet
9º	Traverso	Chevrolet
10º	Mancuso	Ford

Récord: Bessone
1'46"479. Vuelta3
Prom. del ganador:
155,268 km/h

TERCERA SERIE

Pos.	Piloto	Auto
1º	Ramos	Ford
2º	Pernia	Ford
3º	Alifraco	Ford
4º	Miraldi	Chevrolet
5º	Saiz	Ford
6º	Gayraud	Ford
7º	Marcos	Ford
8º	Guarnaccia	Ford
9º	Fortunato	Ford
10º	Dopico	Chevrolet

Récord: Ramos
1'46"004 2º Vuelta
Prom. del ganador:
155,955 km/h

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Traverso	231.5
2º	Minervino	199
3º	Ortelli	197
4º	Satriano, E.	195
5º	Martinez,O.	176
6º	Ramos	168.5
7º	Acuña	132
8º	Ciantini	127.5
9º	Pernia	125
10º	Urretavizcaya	120.5

Trompo, impacto y susto

De pronto el susto, para los presentes y para quienes miraban la televisación de la carrera por Canal 13. En la segunda serie, el Dodge de Juan Carlos López se descontroló por un neumático arisco, se fue de cola contra el guard rail y justo allí se encontraba el camarógrafo Eduardo Malamud, de Autorama. El trabajador marplatense recibió un impacto seco de la defensa metálica, fue despedido para atrás, y la fortuna quiso que no sucediera nada grave.

El platense López, quien no pudo largar la final, ya está preparando el nuevo Falcon. Es que el Dodge quedó demasiado verde

Imagen extraída de la televisación de Carburando por Canal 13

FINAL

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo
1º	Ramos	Ford	36'12"386
2º	Bessone	Ford	a 2"034
3º	Hernandez, W.	Ford	a 6"460
4º	Ciantini	Chevrolet	a 17"411
5º	Etchegaray	Ford	a 17"702
6º	Pernía	Ford	a 18"328
7º	Ortelli	Ford	a 22"100
8º	Garrido	Chevrolet	a 22"470
9º	Urretavizcaya	Ford	a 28"088
10º	Minervino	Chevrolet	a 30"611
11º	Romero	Ford	a 33"501
12º	Zanata	Chevrolet	a 35"738
13º	Saiz	Ford	a 36"366
14º	Hernandez, L.	Chevrolet	a 37"319
15º	Sinelli	Ford	a 42"037
16º	Miraldi	Chevrolet	a 42"746
17º	Hermoso	Ford	a 55"760
18º	Mancuso	Ford	a 58"007
19º	Guarnaccia	Ford	a 1'38"849
20º	Acuña	Ford	a 1'39"237
21º	Zavaleta	Dodge	a 1'39"674
22º	Videle	Ford	a 1'40"969
23º	Costa	Chevrolet	a 1'50"835
24º	Dopico	Chevrolet	a 1'52"142
25º	Chabert	Dodge	a 1 vuelta
26º	Mangoni	Dodge	a 1 vuelta
27º	Alifraco	Ford	a 1 vuelta
28º	Ciancaglini	Ford	a 2 vueltas
29º	Redolfi	Chevrolet	a 4 vueltas
30º	Scenna	Chevrolet	a 6 vueltas
31º	Salerno	Dodge	a 7 vueltas
32º	Abasciano	Dodge	a 7 vueltas

Vueltas: 20 vueltas (4592,40 mts.)
Récord de vuelta: Hernandez, W. 1'47"117. 4º vuelta.
Promedio del ganador: 152.207 km/h
No clasificaron: Oñatibia, Fortunato, Deambrosi, Quintana, Colabello, Marcos, Cocho López, Gayraud, Gordó, Traverso, Martínez, Iglesias.

Dale alegría, alegría *a mi corazón*

Como escapada de la canción de Fito Paez, el 'Dale alegría, alegría a mi corazón' bien puede ser un símbolo de lo que la gente le pide a los protagonistas y a las marcas del TC que habitan en su corazón. Eso a cambio de seguir a la categoría a cada ciudad donde se presente, a cada escenario donde haya que revolear una bandera a los vientos.

La mejor financiación,
las tasas más bajas y
los créditos más pisteros.

No pierda la carrera.

Venga al Banco de la Nación Argentina y **póngase en marcha.**

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

BNA Comunicaciones

Juan Carlos Deambrosi, presidente de la ACTC

"Estamos en el buen camino"

Fin de año es época de balance para pilotos, preparadores y también para los dirigentes. La de 1996 fue la decimoséptima temporada de la categoría bajo la fiscalización de la Asociación Corredores Turismo Carretera. Y a la hora del análisis, el presidente de la entidad, Juan Carlos Deambrosi, habla de lo que ocurrió y de la proyección de la categoría para el futuro cercano.

Juan Carlos Deambrosi (derecha), junto a otro dirigente de la ACTC, el ex campeón Oscar Aventín.

- Cuál es la conclusión de la ACTC sobre lo ocurrido en el '96?

- Creemos que el balance es bastante positivo dado que hay una decena de pilotos que han ganado competencias. Si bien el campeonato se definió una fecha antes del final a favor de Chev rolet, no dejó de ser atractiva la lucha de marcas ya que hemos tenido carreras con cinco Ford adelante, como ocurrió en la última de Nueve de Julio, o Trelew. Creemos que estamos en el buen camino y esperamos poder repetir en el '97.

- Qué papel cumplirá el Dodge Cherokee dentro de la lucha de marcas?

- Para Dodge, 1997 será un buen año, El '96 lo fue principalmente en el inicio por lo que hizo del Barrio con el motor Cherokee y ahora se le suma el auto de Hugo Mazzacane que conduce Miguel Angel Guerra y que seguramente será protagonista en la próxima temporada. Pero tampoco hay que olvidar que todo desarrollo lleva su tiempo. Ford y Chevrolet estuvieron muchos años para llegar a ser lo que son.

- Y con respecto a los Torino?

- Al de Mario Gomez, de Luján, se le suma el de Nicieza y esperemos que alguien más tenga la intención de armar un Dodge o un Torino con estos motores que van a andar muy bien.

- Qué resultado dio para ustedes el sistema de lastre?

- Al principio fue algo resistido pero a medida que se iban sucediendo las carreras , hubo un consenso mayor, todos se dieron cuenta que fue una medida bien tomada.

- Cuál es el objetivo para 1997?

- Brindar el mejor espectáculo, hacer buenas carreras y llegar a algunos lugares a los que este año no pudimos acceder, como por ejemplo Mendoza, una plaza en la que seguramente el Turismo Carretera se va a sentir muy a gusto.

Más de 40 escenarios en 17 años

En todos estos lugares
se presentó el TC desde el 20 de mayo del '79
(cuando Héctor Luis Gradassi
ganó con su Ford en el ahora llamado
'Oscar Galvez' de Buenos Aires).
La fecha entró en la historia
ya que en esa oportunidad la cateogría
comenzó a ser fiscalizada por la
Asociación Corredores Turismo Carretera.

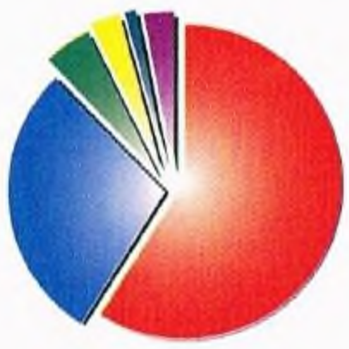
Autódromo 'Oscar A. Gálvez'	Buenos Aires
Autódromo 'Cdad. de 9 de Julio'	9 de Julio
Semipermanente de C. Pringles	Coronel Pringles
Semip. 'Luciano Fortabat'	Olavarría
Semip. de La Pampa	La Pampa
Semip. de Tandil	Tandil
Semip. de Pehuajó	Pehuajó
Semip. de Venado Tuerto	Venado Tuerto
Semip. '19 de noviembre'	La Plata
Semip. de Mar de Ajó	Mar Chiquita
GP Unión CuatroProvincias	Pehuajó, Sta. Rosa, Neuquén
Semip. de 25 de Mayo	25 de Mayo
Semip. de S.M. del Monte	S.M. del Monte
Semip. de Pergamino	Pergamino
Semip. 'Benedicto Campos'	Necochea
Semip. de Ayacucho	Ayacucho
Semip. de Concordia	Concordia (E. Ríos)
Semip. de Grunbein	Bahía Blanca
Semip. de La Banda	Santiago del Estero
Autódromo 'Gral. San Martín'	Mendoza
Autódromo 'Ciudad de Sta. Rosa'	Santa Rosa
Semip. 'El Panorámico'	Junín
Gran Premio de La Pampa	La Pampa
Semip. 'Octavio Suarez'	San Lorenzo (Sta. Fe)
Autódromo 'Juan Manuel Fangio'	Balcarce
Semip. de Viedma	Viedma
Semip. 'Triángulo del Tuyú'	Santa Teresita
Autódromo 'Gral. San Martín'	Las Flores
Autódromo 'Ciudad de Rafaela'	Rafaela
Semip. 'Potrero de Funes'	San Luis
Autódromo 'Oscar Cabalén'	Córdoba
Base aerea de Morón	Morón
Semip. de Lobos	Lobos
Semip. 'Domingo Marimón'	Zárate-Campana
Base aeronaval 'Punta Indio'	Punta Indio
Autódromo 'Gral. Mosconi'	Allen (Río Negro)
Semip. 'Jorge Martinez Boero'	Bolivar
Autódromo 'Cdad. de Río Cuarto'	Córdoba
Base Campo de Mayo	Bella Vista
Autódromo 'Ciudad de Trelew'	Trelew (Chubut)
Autódromo 'Roberto Mouras'	La Plata

Yo soy socio del Club, y usted?

El Carburando Club nace como una necesidad, a fin de unir, de alguna manera, a la gran familia de Carburando diseminada por todo el país.

Más de una generación de argentinos ha crecido escuchando a Carburando a través de sus transmisiones, y lo más importante, confiando en su información y forjando un mutuo y respetuoso afecto.

Básicamente este emprendimiento pasa por asociarse gratuitamente, y tan sólo llenando los datos de una solicitud. Se le entrega un carnet con nombre y apellido que lo acredita como socio y la persona comienza a recibir periódicamente información por mailing. Además se realizan acuerdos con empresas a los efectos de lograr beneficios para los asociados.



Los primeros beneficios fueron importantes descuentos en dos competencias: 50 por ciento en la entrada de la carrera de Turismo Nacional en San Jorge, y 5 pesos en la de la tercera carrera de Turismo Carretera en Nueve de Julio. Además se estableció 5 pesos de descuento en el precio de este anuario-video.

Otra de las ventajas materiales reside en la posibilidad de viajar a Miami a ver la Indy con la Embajada Carburando al precio especial de 1350 dólares -con todo incluído-, y el sorteo gratuito de uno de estos viajes. Además existe una lista de hoteles en zonas turísticas con rebajas especiales.

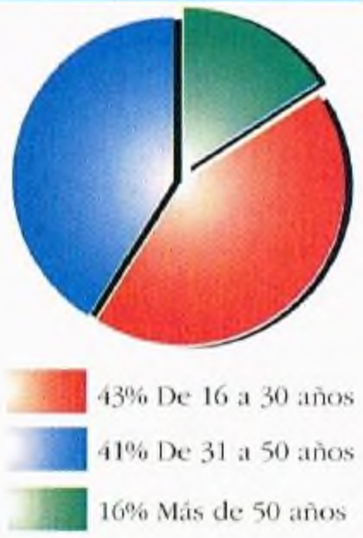
El 'Chueco' José María Romero es uno de los muchos pilotos que ya se hicieron socios del Carburando Club.

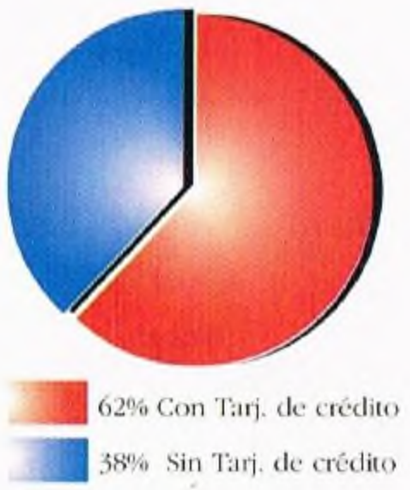
Un gran cartel desplegado el 1ro. de diciembre en Nueve de Julio con la leyenda "Gracias Carburando Club" habla elocuentemente de la comunión existente.

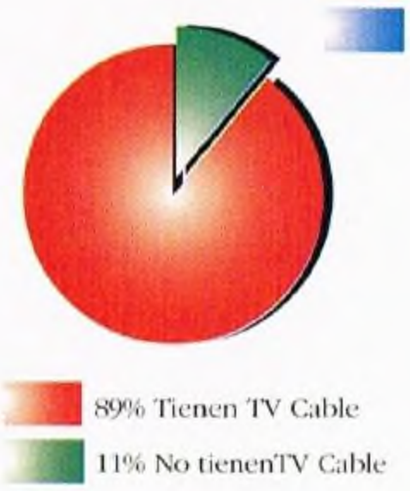
Los datos que se piden en la solicitud de socios son de suma importancia para analizar técnicamente lo qué se le puede brindar a los asociados.

Las estadísticas que aquí se muestran (realizadas por el centro informático propio de Carburando) son en base a los primeros 10.000 integrantes del Club. Al cierre de este a-nuario y video se sobrepasaban los 20.000 socios, un fenómeno sociológico digno de elogio.

Datos: Marcelo Procyk







Ford
Haimovich
NOS COMPROMETEMOS CON EL SERVICIO
Almafuerte 707 - Paraná, Entre Ríos Tel/Fax (043) 20-3673

Las tambien tienen categoría

El lado femenino

Esposas novias y madres del TC

Hay que verlas caminando por los boxes; trabajando como un integrante más de un equipo de competición; programando almuerzos o cenas con raciones dobles para todos los integrantes del grupo... O con lágrimas de alegría o emoción por algún buen resultado o de tristeza por esas cosas que tiene el automovilismo. En realidad para conocerlas, primero hay que verlas...

Ellas son mujeres entregadas al trabajo de todo un fin de semana. O al nerviosismo expectante de un domingo en el que no se dan las cosas. O en la organización de la limpieza en la casa rodante.

Pueden ser madres, esposas, hijas, o novias. Siempre están al lado de su hijo, esposo, padre o novio en cada carrera.

El Turismo de Carretera es sinónimo de automovilismo más familia. Y en ese contexto se ubican perfectamente. Son parte del ambiente. Uno ya las conoce, las entiende. Las escucha y también llegan a ser figuras queridas por la mayoría del ambiente.

Luján es la esposa de Luis Minervino, desde hace siete años. Ella no es ni promotora publicitaria ni la cocinera del grupo, es la encargada de toda la información relativa a tiempos y parciales durante entrenamientos, clasificación y final. Mantiene comunicación con 'Juanchi' Zabaleta, acompañante de 'Patita', a quien le suministra todo tipo de datos. "Lo mío no es sencillo, hay que estar muy concentrada y atenta todo el tiempo para no errarle con la información".

Más adelante Luján, madre de dos nenas, explica: "Luis es un tipo muy profesional, trata de que no se escape ningún detalle. A veces parece que está nervioso, pero no es así. Sólo es en apariencia".

Florencia Montes (21) es desde hace algunos años la novia de Cristian Satriano. Hijo de Pablo, preparador de su hermano Emilio. Desde que Cristian participa en la GTI y últimamente en el TC, lo acompaña en la mayoría de las carreras.

"Cuando me enteré que Cristian había volcado me asusté muchísimo. Pero no pensé que había sido tan importante", comentó Florencia refiriéndose al espectacular tumbo que dio el Chevrolet en la final de Trelew. "En realidad como no lo vi, recién reaccioné cuando me contó Cristian...". Fue uno de los sustos más grandes para la familia Satriano.

Adelma Puggione de Acuña es la madre de Fabián. Viaja a cada carrera con el equipo desde el miércoles o jueves. Acompaña a su hijo desde que éste debutó en el automovilismo, corriendo en TC del '40. Es además la "mamá espiritual" de un equipo de gente muy jóven que trabaja de sol a sol en el Falcon que representa a Tandil. "Fabián es fanático de arroz con pollo así que yo llevo todos los ingredientes para que el viernes o sábado pueda darle el gusto a mi hijo. Es que él no sabe hacerse ni un huevo frito, está todo el día encima del auto de carrera...", agrega maternalmente Adelma.

Coti de Ciantini es la mamá del 'Bocha' Ciantini. "Justo se corrió una carrera el Día de la madre. Ese domingo yo lo veía muy concentrado con el auto cuando de pronto dejó todo y me vino a saludar. Me llegó hasta el alma, me emocioné y se me caían las lágrimas.

A veces las complicaciones suelen alterar estados de ánimo pero Coti siempre se encarga de reanimar al equipo cuando las cosas no salen bien, y una de sus armas es la cocina. "Para la carrera de Buenos Aires de octubre cociné 118 canelones de seso y verdura porque son los que le gustan al 'Bocha', siempre con estofado de carne y pollo. Acá todos comen como leones, nunca sobra nada ...".

Así como en esta oportunidad reflejamos en la esposa de Minervino, la novia de Cristian y en las mamás de Fabián y el 'Bocha', algunas características, sólo sirven para simbolizar a todas las mujeres que trabajan a la par de sus corredores queridos. Con o sin rouge, peinadas o no, maquilladas o no. Pero siempre brindando amor.

A.P.

Luis Minervino y un apoyo constante desde los boxes, el de su esposa, Luján.

HECHAS EN LA ARGENTINA
HECHAS PARA SIEMPRE

"Mi padre me decía
que debía ir por el buen camino.

No pensó que crecería
y me compraría una pick-up Chevrolet"

McCANN

C20 CUSTOM U$S 23.160 C20 DE LUXE U$S 27.300 D 20 CUSTOM U$S 26.990 D 20 CUSTOM TURBO "PLUS" U$S 28.990 D 20 DE LUXE TURBO "PLUS" U$S 33.200 D 20 CONQUEST U$S 30.900

CAPITAL FEDERAL Y GBA: Tate S.A. 304-8624 - **Laprida S.A.** 803-9671 - **Jorge L. González S.A.** 326-6060 - **Automóviles San Jorge S.A.** 925-4402 - **Lonco Motors S.A.** 702-4998 - **Collins S.A.** 574-0990 - **Autogon S.A.** 683-9995 - **F. Pasquet e Hijos S.A.** Olivos 794-1001 - **Argendai S.A.** Avellaneda 205-6677 - **Fraga Automotores S.A.** Ciudadela 488-6666 - **Amden Hnos S.A.** San Martín 752-1444 - **San Pablo Motors S.A.** San Justo 453-1400 - **Diefer Motors S.A.** Bernal 270-7861 - **Megui S.A.** San Miguel 664-8589 - **Aut. Alegre S.A.** Monte Grande 281-1288 - **Dante D'Amico S.A.** Moreno (037) 26-900 - **PCIA. DE BUENOS AIRES: Detroit Aut.** La Plata (021) 27-1741 - **V. H. Tolosa S.A.** Pilar (0322) 2-8896 - **Autos Faires S.A.** Zárate (0487) 3-3400 - **Market Sur S.A.** San Nicolás, Buenos Aires (0461) 21-599 - **Aut. Casanovas S.A.** Dolores (0245) 7-417 - **F. Delia Aut. S.A.** Saladillo (0344) 2-0925 - **Adesud S.A.** Tandil (0293) 4-5010 - **Interamérica Aut. S.A.** Azul (0281) 3-3311 - **Comar Aut. S.A.** Mar del Plata (023) 75-3400 - **Lago S.A.** Bahía Blanca (091) 55-5583 - **CORDOBA: Chevro-Cor S.A.** San Francisco (0564) 2-9181 - **Delzar S.A.** Córdoba (051) 84-6550 - **Ramonda Motors S.A.** Villa María (053) 53-3923 - **P. Peón S.A.** Río Cuarto (058) 63-8600 - **Chexa S.A.** Pilar (0572) 70-474 - **SANTA FE: Bacolla-González S.A.** Rosario (041) 51-0008 - **Coinauto S.A.** Santa Fe (042) 55-5090 - **H. Berta y Cia S.A.** Rafaela (0492) 2-6641 - **Lujo Car S.A.** Venado Tuerto (0462) 3-4050 - **Orio Hnos. S.A.** San Genaro Norte (0401) 9-3534 - **ENTRE RIOS: Entre Rios Aut. S.A.** Paraná (043) 26-1501 - **Krochik S.A.** Concordia (045) 22-3643 - **CORRIENTES: Arras S.A.** Corrientes (0783) 2-7611 - **MISIONES: González Aut. S.A.** Posadas (0752) 3-0900 - **CHACO: Aut. E. M. Vazquez S.A.** Resistencia (0722) 6-3001 - **M. S. Aut. S.A.** Roque S. Peña (0732) 2-1640 - **FORMOSA: M. S. Aut. S.A.** Formosa (0717) 34-999. - **SANTIAGO DEL ESTERO: Panot S.A.** Santiago del Estero (085) 39-0685 - **TUCUMAN: Gemsa Aut. S.A.** Tucumán (081) 21-1366 - **SALTA: Antis S.A.** Salta (087) 31-3050 - **JUJUY: Integral Car** Jujuy (088) 23-6903 - **SAN JUAN: Aspen S.A.C.I.F.** San Juan (064) 21-4182 - **SAN LUIS: A. Romano S.A.** San Luis (0652) 3-1442 - **MENDOZA: Full Motor S.A.C.I.** Guaymallén (061) 29-6274 - **Invicta S.A.** San Rafael (0627) 2-3878 - **LA PAMPA: Carambia Hnos. S.A.** Santa Rosa (0954) 3-6814 - **Sur Aut. S.A.** General Pico (0302) 2-4207 **NEUQUEN: Araucar Motors S.A.** Neuquén (099) 47-0222 - **Araucar Motors S.A.** Zapala (0942) 3-1981 - **RIO NEGRO: Miró Aut. S.A.** Gral. Roca (0941) 3-1374 - **Lider Aut. S.A.** Viedma (0920) 3-1899 - **CHUBUT: CAPSA S.A** Trelew (0965) 2-3418 - **A. Carambia Aut. S.A.** Comodoro Rivadavia (097) 44-1141 - **SANTA CRUZ: J. A. Picone e Hijos S.A.** Río Gallegos (0966) 2-8184 - **TIERRA DEL FUEGO: Samega S.A.** Río Grande (0964) 2-2910.

Los precios incluyen IVA. No incluyen flete, patentamiento ni seguro. General Motors de Argentina S.A. se reserva el derecho a modificar las especificaciones sin previo aviso.

GM ARGENTINA Usa lubricantes Mobil Eg3

CHEVROLET PLAN DE AHORRO

CHEVROLET

DESDE HACE
MEDIO SIGLO
SU TRANQUILIDAD
ES EL BENEFICIO

50 ANIVERSARIO

sancor seguros

SANCOR COOPERATIVA DE SEGUROS LIMITADA

SU TRANQUILIDAD ES EL BENEFICIO

CASA CENTRAL: AVENIDA INDEPENDENCIA 333, (2322), SUNCHALES, SANTA FE
TELEFONO (0493) 28500. FAX: (0493) 20979 - 21883. Y EN TODO EL PAIS.